13e Année — N° 620. Étranger : 60 Centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

CE QU'ON VERRA DANS LE CIRCUIT DE L'EST

L'un des concurrents passant au-dessus de la frontière d'Alsace-Lorraine.

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES ROMANS

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 f*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au nume
et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et
nombreuses primes dont la liste est envoyée sur deman

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

Terrot & Cie

Dijon

La Marque des Touristes

Bicyclettes

à 2, 3, 4 6, et 10 vitesses, par pédalage direct rétro-direct ou par levier.

Motorette Terrot

2 ch., avec changement de vitesse progressif.

Premier prix à tous les concours du T. C. F.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

Chauffeurs! Cyclistes!
employez tous

LA VULCANO-COLL

la seule dissolution vulcanisatrice instantanée.

LE VULCANO-PLASTIC

mastic obturant parfait pour les pneumatiques

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque.* BARLET, 112, rue Réaumur, Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis.*

SOUDAN ANGLO-ÉGYPTIEN

Chasse du gros gibier

Le Soudan est un des pays les plus accessibles où le gros gibier abonde encore Environ 50 espèces de gibiers différents s'y trouvent Des bateaux à vapeur spéciaux de la "Sudan Development and Exploration Co Ltd" peuvent être affrétés pour le transport de parties de chasse aux régions où le gibier abonde le plus, avec tout le confort que l'on puisse désirer.

Arrangements complets faits.

Pour tous renseignements s'adresser au Secrétaire de la SUDAN DEVELOPMENT AND EXPLORATION Co Ltd 3, Austin Friars, LONDRES E. C.

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (*Discret*). MAZE (J. 142. Boul. Magenta, Paris.

NE PARTEZ PAS EN VOYAGE
SANS
PORTE-PLUME RESERVOIR
ONOTO

Ehrmann

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

Chemins de fer de l'Etat. — *Paris à Londres via Rouen, Dieppe et Newhaven, par la gare Saint-Lazare.*

Services rapides tous les jours et toute l'année (dimanches et fêtes compris).

Départs de Paris Saint-Lazare : à 10 h. 20 matin (1re et 2e classes seulement) et à 9 h. 20 soir (1re, 2e et 3e classes).

Départs de Londres : Victoria (Compagnie de Brighton) à 10 h. m. (1re et 2e cl. seulement). London-Bridge et Victoria à 8 h. 45 s. (1re, 2e et 3e cl.).

Trajet de jour en 8 h. 40.

Grande économie. — Billets simples, valables pendant 7 jours : 1re classe, 48 fr 25 ; 2e classe, 35 francs ; 3e classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour, valables pendant un mois : 1re classe, 82 fr. 75 ; 2e classe, 58 fr. 75 ; 3e classe, 41 fr. 50.

Ces billets donnent le droit de s'arrêter sans supplément de prix, à toutes les gares situées sur le parcours, ainsi qu'à Brighton.

N'EMPLOYEZ QUE LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS DE MEILLEURES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

COGNAC J.&F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** — MAISON FONDÉE en 1715

PRENEZ GARDE, Mlle

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours quelques dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et vous resterez ou redeviendrez svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT SÛR. en ayant soin de bien spécifier : *Thyroidine Bouty.*

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE

DANS UNE AUTO

VINOT DEGUINGAND

ON A TOUJOURS LE SOU

le Succès de l'année

le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500 Fcs

catalogue franco.

Bureaux & Usines 29 Quai National. Put

PLUS DE CHEVAUX BOITE

Guérison radicale et sûre par

L'ASPLINTO

(de John ASKHAM, de Londres)

des

Suros, Courbes, Eparvins, Molettes, Vessigons, Efforts, etc.

Sans interruption du travail.

Indispensable aux chevaux de Selle, de Course

Brochure explicative franco sur demande

PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25

VENTE EN GROS & RENSEIGNEMENTS

Dr J. RENARD, 142, Avenue de Clichy, PA

DÉTAIL : Toutes Pharmacies.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPON**

10, rue Hautefeuille, 10, PARI

Tél. 818-67

Paris - Province - Etr

APPAREIL de SUSPE

"breveté" evitant

secousse — Perso

choisi et experim

Telephone 818-

Adr. telég ap. DUPONPEUIL

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, August 6 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

6 août 1910 — N° 620
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

LAPIZE EN AÉROPLANE AVEC MORANE (1)

Les « Tour de France » sont des sportsmen éclectiques. Lorsqu'ils se reposèrent à Caen avant la dernière étape, les aviateurs Morane, Martinet et le lieutenant Camerman les enlevèrent dans les airs. Morane emmena Lapize comme passager et les deux héros, le recordman de la vitesse en aéroplane et le vainqueur du Tour de France 1910, accomplirent un vol splendide. Le lendemain, Octave Lapize s'attribuait la première place dans la grandiose épreuve cycliste et terminait le parcours avec 63 points, en avance de quatre points sur François Faber.

(1) Voir pages 572 à 574.

APRÈS LES MEETINGS, LA COURSE

Influence des meetings sur la construction aéronautique. — Il faut créer des épreuves réglementées pour intéresser le public et perfectionner les appareils. — Comment on évitera les accidents — — — —

La Grande Semaine de Reims semble être à l'aéronautique ce que le Grand Prix de l'Automobile-Club de France a été, jusqu'à l'année dernière, à la construction automobile.

Grâce aux nombreux et beaux prix que les organisateurs ont offerts aux concurrents, ils ont pu réunir la presque totalité des aviateurs et des appareils, ou tout au moins le plus grand nombre d'entre eux.

Aussi, le public a-t-il pu se faire une idée très nette de l'état actuel de l'aviation, et cette exhibition grandiose a inspiré à plus d'un les réflexions que nous allons tâcher de résumer ici.

Utilité des meetings. Tout d'abord, il est permis de se poser la question suivante : dans l'état actuel des choses. les meetings d'aviation sont-ils réellement indispensables au développement de l'industrie aéronautique ? Si oui, doit-on les conserver tels quels, ou en modifier les conditions ?

La réponse à ce double point d'interrogation sera facile.

Les organisateurs d'une épreuve quelconque cherchent avant tout à gagner de l'argent. Pour ce faire, ils consentent des sacrifices souvent fort importants, en louant et organisant un aérodrome, instituant des prix, etc , etc. Tout cela dans l'espoir fort légitime d'intéresser le public qui se pressera nombreux aux tourniquets de l'entrée.

Jusqu'à ces temps derniers, le public, ignorant tout de l'aviation, venait « voir voler » et partait satisfait si, dans sa journée, il avait vu l'envol de deux ou trois appareils : j'en appelle, pour appuyer mes dires, à tous ceux qui se sont pressés à la première grande quinzaine de Paris.

Mais, aujourd'hui, tout le monde, ou presque, a vu voler. On cherche maintenant à s'intéresser à ce qui se passe au-dessus de la piste, et, il faut bien le dire, il est fort difficile à un non initié (et même à pas mal d'initiés) de se reconnaître au milieu des appareils qui tournent inlassablement pendant une journée entière.

Le meeting-exhibition semble donc avoir vécu. Il faudra à l'avenir en corser l'intérêt par l'organisation d'épreuves mettant en ligne simultanément plusieurs concurrents, de courses en un mot.

C'est ce qu'a bien compris notre confrère le *Matin*, en organisant son épreuve du Circuit de l'Est, dont le départ sera donné demain matin et sur laquelle on trouvera dans ce numéro les détails les plus intéressants.

Nous reviendrons sur les courses dans un instant. Il est temps d'examiner l'influence qu'ont eue jusqu'alors les « Grandes Semaines » sur la construction aéronautique.

Il ne faut pas se le dissimuler, cette influence a été bien faible.

Si, en effet, les organisateurs cherchent à réaliser un légitime bénéfice, le même mobile fait agir les aviateurs. Or, tant qu'on a engagé à prix d'or les pilotes, sous la seule condition qu'ils fassent quelques tours de piste, ceux-ci n'ont guère demandé aux constructeurs de leur fournir des appareils très perfectionnés.

L'exemple des courses d'automobiles a montré surabondamment l'influence essentielle du règlement de l'épreuve sur la construction en général. Citerons-nous les exemples devenus classiques du règlement au poids minimum amenant l'emploi des aciers à haute résistance qui ont donné à nos châssis leur légèreté ? Ou celui, plus récent encore, du règlement à l'alésage, qui a fait que tous les moteurs de série actuels sont à longue course, et, partant, plus économiques et durables ?

Il faut donc un règlement portant sur les données constructives des aéroplanes. Ce qui suppose des épreuves nettement organisées.

Nous voyons par conséquent que, sur ce point, les desiderata du public spectateur sont les mêmes que ceux du public acheteur éventuel.

Quelles seront les épreuves d'aviation ? Quelles seront donc, les épreuves qui seront courues dans les meetings de l'avenir ?

La principale, et la plus durable dans le temps, sera évidemment la course de vitesse.

De même que pour l'automobile, on est tout naturellement porté à rechercher, dans la locomotion aérienne, la réalisation de vitesses de plus en plus grandes. Mais, alors que, dans la locomotion terrestre, on est vite arrêté dans la pratique par les deux facteurs : route, pneumatiques, intimement et indissolublement liés, il semble que rien, à l'heure actuelle au moins, ne vienne limiter d'une façon aussi brutale la vitesse des aéroplanes.

Ils sont encore bien loin de la perfection à cet égard. Un fait péremptoire le prouve : le record de vitesse a sauté brusquement de quatre-vingts à cent dix kilomètres à l'heure. Un tel écart montre clairement que la courbe de vitesses possibles est encore loin de son maximum.

La course de vitesse ne peut donc qu'être féconde en résultats. C'est elle qui améliorera le plus sûrement la race aviatrice.

Son succès auprès du public est indéniable : elle est sportive au premier chef.

La course en ligne ne sera pas plus possible, encore moins même, en l'air que sur la route. Mais l'éducation du public, faite par les courses d'automobiles, est suffisante aujourd'hui pour qu'une course avec départs régulièrement espacés ne perde rien de son intérêt.

Nous sommes donc certains qu'elle sera au premier rang des meetings à venir.

Avant de quitter cette question, il y a lieu de se demander ce qui caractérisera les racers aériens.

Nous avons eu l'occasion ici même de dire un mot de ce sujet, et nous aurons sûrement à y revenir. Contentons-nous donc d'énoncer quelques résultats, qui se dégagent d'ailleurs spontanément de la comparaison de l'appareil ordinaire et du Blériot 100-chevaux, triomphateur de l'épreuve.

Un aéroplane vite sera pourvu d'un moteur puissant, porté par une voilure de faible étendue.

Les nécessités de l'envol et de l'atterrissage, qui s'accommodent mal des grandes vitesses, conduiront nécessairement à l'emploi de voilures à surface variable. De même que le martinet en plein vol ramène en arrière ses longues ailes et les efface pour ainsi dire, de même, l'avion de course repliera une partie de ses toiles préalablement déployées pour l'envol, dès qu'il aura perdu le contact du sol.

L'étude des formes de l'appareil en vue d'une résistance à l'avancement minimum sera poussée de plus en plus.

La grande puissance du moteur exigera une solidité plus grande de tout le fuselage et des surfaces portantes : la pression plus grande de l'air sur celles-ci, la réaction du couple moteur sur celui-là, obligeront à modifier le haubannage et le contreventement.

Concours d'altitude. A l'encontre de la course de vitesse, le concours d'altitude servira plus au perfectionnement du pilote qu'à celui de l'appareil.

Le triomphateur, à appareils égaux, sera le plus audacieux.

Sans doute, l'influence de la raréfaction de l'air sur la marche du moteur et sur la sustentation sera loin d'être négligeable. Ce sujet est trop vaste pour être traité ici, et nous nous réservons d'y revenir ultérieurement.

L'utilité du concours d'altitude au point de vue pratique est d'ailleurs très contestable : sauf pour la traversée des hautes chaînes de montagne, un aéroplane *de tourisme* ou même militaire n'aura jamais à s'élever assez haut pour battre le record de Paulhan ou de Latham.

En résumé, cette épreuve sera vraisemblablement bientôt considérée comme une acrobatie, destinée seulement à impressionner fortement les spectateurs.

Concours d'atterrissage et de décollage. L'atterrissage en un point fixé à l'avance, le décollage rapide seront, par contre, d'une utilité absolue pour éduquer le touriste aérien. C'est là surtout qu'on pourra apprécier l'habileté du pilote et la maniabilité de l'appareil.

Prix des passagers. Encore une épreuve qui fera travailler les constructeurs dans un but utilitaire. N'oublions pas en effet que le but de l'aviation doit être le même que celui de l'automobile. L'aéroplane doit devenir un instrument de tourisme, et non pas rester l'apanage d'un petit nombre.

Classement par séries des appareils. Pour les courses de vitesses et les épreuves d'enlèvement de passagers, il sera indispensable à l'avenir de sérier les appareils. Qui n'a été choqué en effet, à Reims, de voir participer à la même épreuve une 100-chevaux et une 20-chevaux. L'ère des débuts est close, il convient maintenant de réserver à chacun une chance d'obtenir le prix.

Concours de moteurs. Encore que n'ayant pas lieu sous les yeux du public, les concours de moteurs d'aviation n'en sont pas moins absolument indispensables. Le moteur d'aviation ne semble pas, en effet, avoir fait depuis deux ans tous les progrès qu'on était en droit d'espérer de lui.

Quelques types sont aujourd'hui bien au point, trop peu nombreux encore. Le départ des qualités du moteur et de l'appareil sur lequel il est monté est généralement trop difficile à faire sur les aérodromes. Aussi convient-il d'essayer sur le banc l'organe qui est primordial dans un aéroplane. L'A. C. F. a déjà organisé des concours de moteurs : le règlement, peut-être un peu trop brutal, a besoin de sérieux perfectionnements. Nous savons de source certaine que pour un prochain concours que va organiser une puissante association aéronautique, un règlement est à l'étude dans les austères bureaux du Laboratoire d'Essais des Arts et Métiers, règlement pour l'élaboration duquel M. Cellérier, le distingué directeur, a bien voulu avoir recours à nos faibles lumières. Nous aurons probablement l'occasion d'en reparler à son heure.

Les accidents. L'opinion publique s'est émue à juste titre du grand nombre d'accidents mortels survenus aux aviateurs. Un de nos confrères publiait récemment une statistique de laquelle il ressort que le danger de monter en aéroplane est analogue à celui que l'on court en se servant d'une 60-chevaux. Ce résultat étonnera certainement nombre de nos lecteurs. On oublie trop, en effet, que ce n'est pas le chiffre absolu d'accidents qui est intéressant, mais seulement le pour cent d'accidents rapportés au nombre d'ascensions.

Chacun, du reste, a proposé son remède, le même pour tous à peu de chose près : on voudrait voir l'aviateur se munir d'un parachute qui, se déclanchant en temps opportun, viendrait arracher le pilote de son appareil en perdition.

A notre avis, le remède serait pire que le mal. Sans parler des objections dues au poids et à l'encombrement, on aurait beaucoup à dire contre l'emploi de cet appareil incommode.

Non ; où qu'on soit, à bicyclette, en auto, en aéroplane, la conduite du véhicule se faisant à peu près uniquement par réflexes, c'est dans la manœuvre de l'appareil seul que l'on cherchera son salut, et non pas à l'aide de l'intervention d'un *Deus ex machina* plus ou moins problématique.

L'aviation a ses victimes ; l'automobile, l'hippisme, la bicyclette ont les leurs. Ce ne sera que grâce au perfectionnement de plus en plus grand et des appareils et des pilotes que s'augmentera la sécurité des voyages aériens.

H. Petit.

CE QUE NOUS PENSONS DU MATCH (1)

Nous avons reçu de James W. Coffroth, le grand organisateur des matches américains, de Dan Mac Ketrick et de Willie Lewis des opinions intéressantes que nous publions aujourd'hui.

Jeffries à la chasse

On verra, d'après cette photographie, que malgré les trois ans seulement qui les séparent, Jeffries semble beaucoup plus fatigué que Johnson.

Johnson et sa femme.

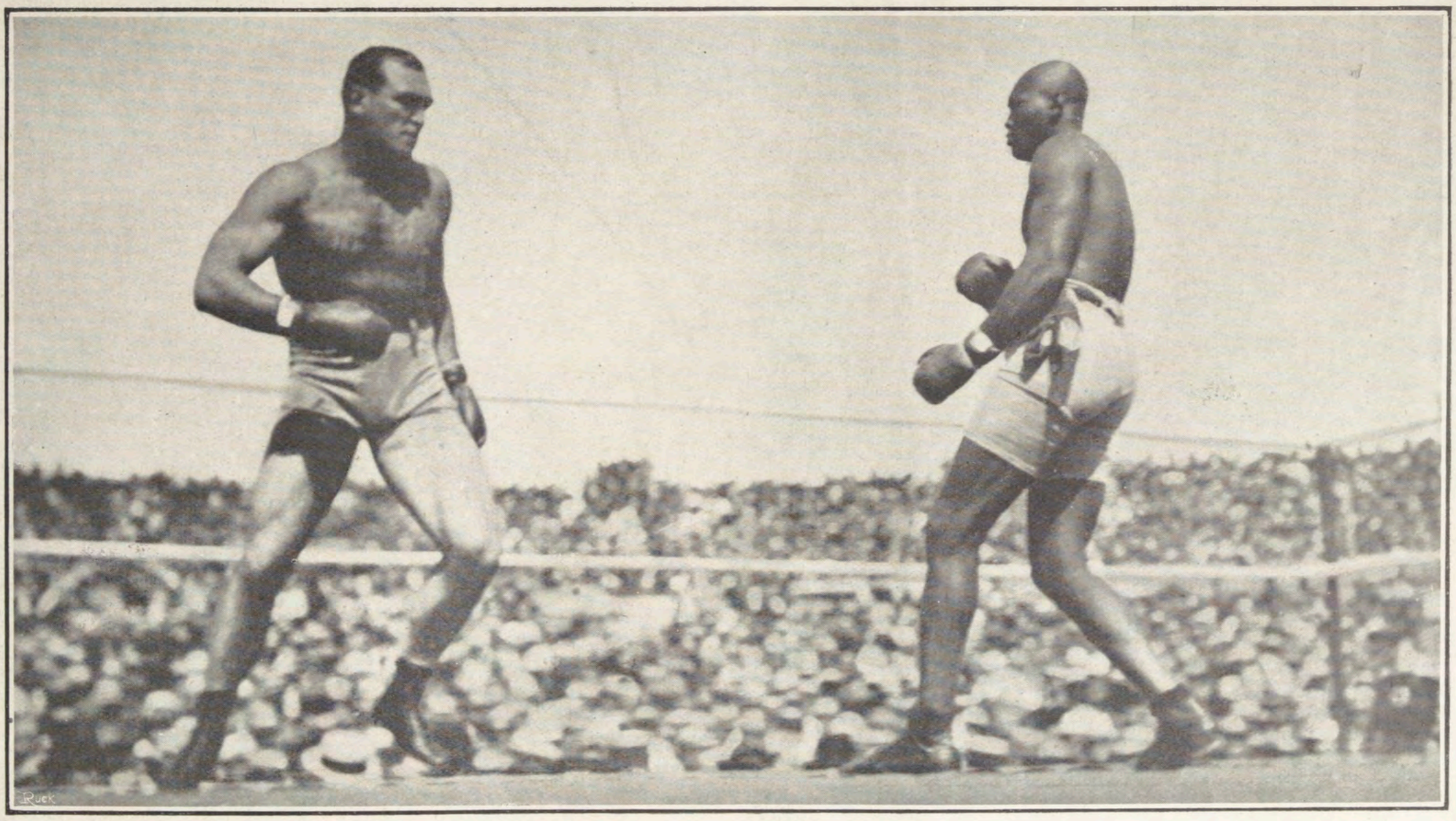
La femme de Johnson est une blanche ravissante. Elle assistait au combat et ne cessa d'encourager son mari de la parole et du geste.

Opinion de James W. Coffroth.

Je vous avais dit, lorsque je suis venu à Paris, que je redoutais beaucoup pour Jeffries sa longue oisiveté. D'autre part je ne vous avais pas caché que si Johnson était vainqueur, cette victoire jetterait la consternation parmi les sportsmen américains. Je m'étais tenu à l'écart de l'organisation : je craignais, en effet, que la présence du noir éloignât de la rencontre bien des spectateurs. Vous avez appris par les comptes rendus qu'il n'en fut rien et que mes amis Tex Rickard et Gleason durent refuser des milliers de personnes. Vous jugez par là de l'engouement des Américains pour ce championnat qui a battu, je dois le dire, tous les records établis par moi. Je salue ce résultat et je félicite ceux qui ont remporté ce triomphe, malgré les difficultés qu'ils eurent à surmonter.

Il fallait cependant entretenir la confiance inébranlable du public américain. Il était convaincu que Jeffries triompherait. S'il avait pu supposer un seul instant que le nègre ferait un superbe cavalier seul, il ne se serait pas dérangé avec le même enthousiasme.

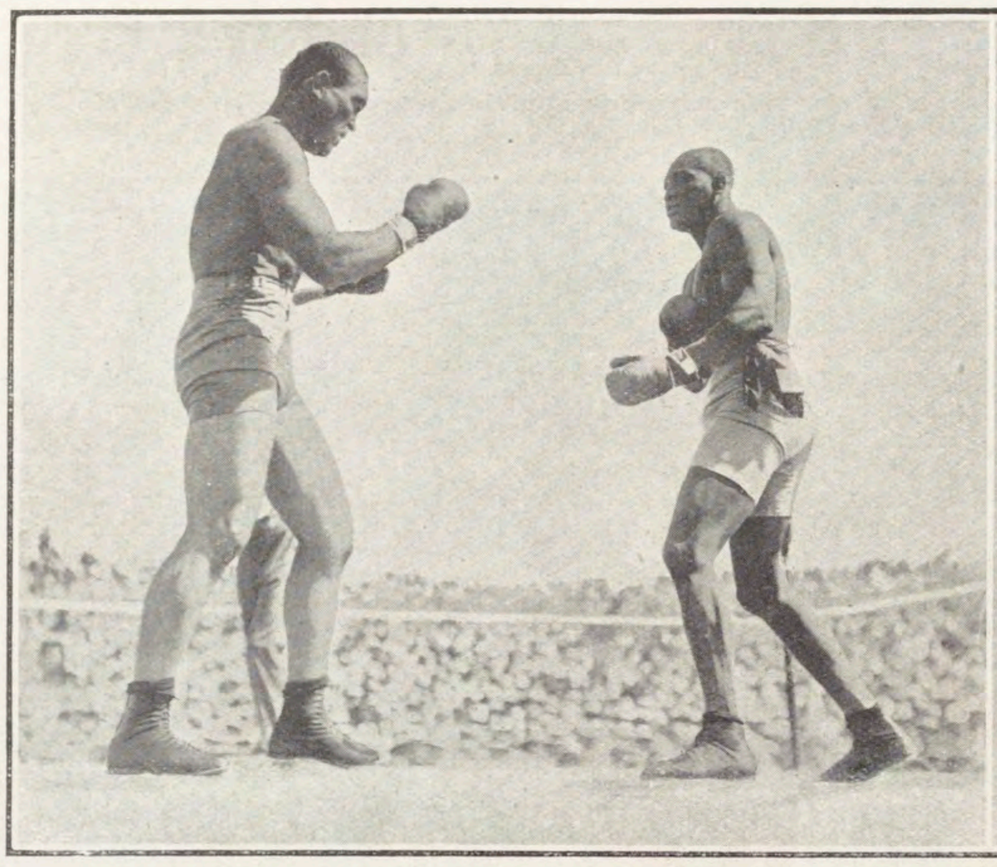
Or, je dois l'avouer, je n'eus pas le moindre espoir en Jeffries après avoir été lui rendre visite à son camp d'entraînement de Rowardennan, où il travaillait avec les vieilles gloires Jim Corbett, Joe Choynski, Bob Armstrong et Farmer Burns. Aussi décrépits, peut-on dire, au point de vue boxe que leur



Le premier round.

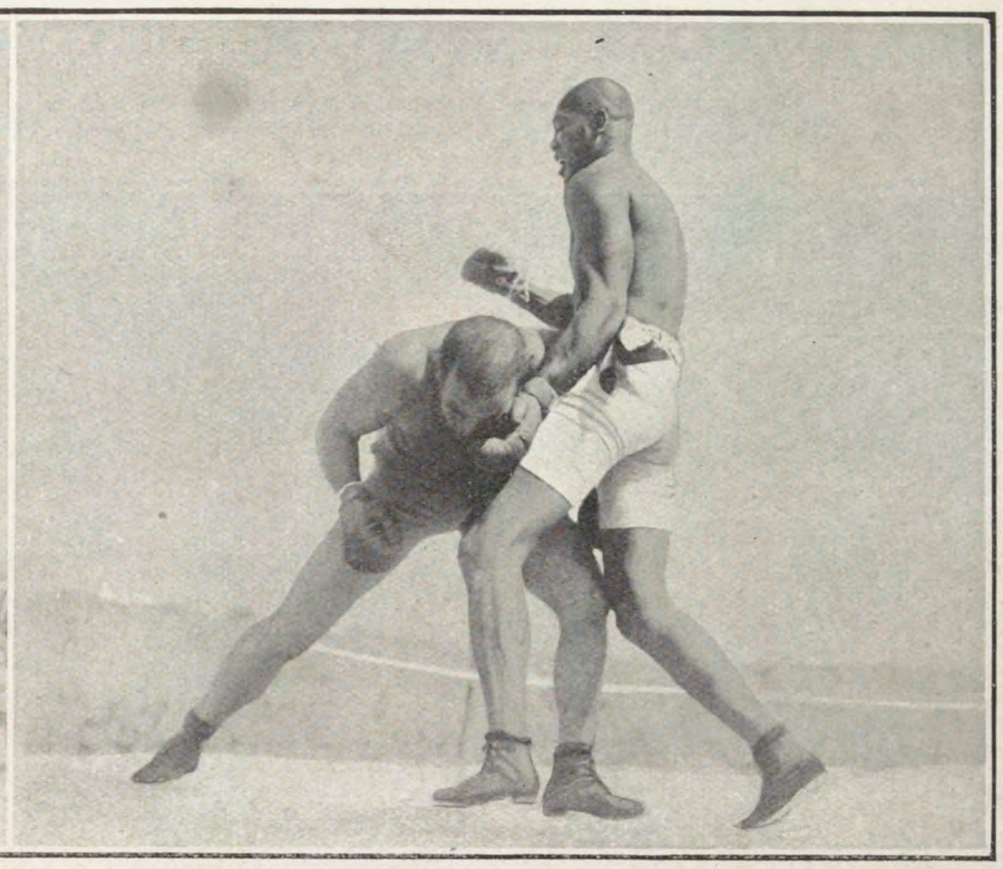
James J. Jeffries s'avance vers Jack Johnson qui l'attend placidement. Les deux hommes s'observent, mais Jack Johnson va s'élancer et portera le premier coup du match.

(1) Voir le n° 618.



Les adversaires s'observent.

Jeffries, les traits tirés, cherche le moyen d'en finir avec Johnson qui, svelte et frais, frappe sans cesse et esquive toutes les attaques.



Le crouching.

Jeffries s'est élancé en adoptant sa garde favorite. Johnson se contente de le relever et de le repousser d'un uppercut du droit.

poulain, ils avaient peine à répondre aux attaques de Jeffries. Et celui-ci croyait sincèrement qu'il était redevenu lui-même. Hélas! Johnson se chargea bien de lui montrer qu'il retardait de six ans et il remit avec force coups de poing son chronomètre à l'heure.

JAMES W. COFFROTH.

L'opinion de Dan Mac Ketrick.

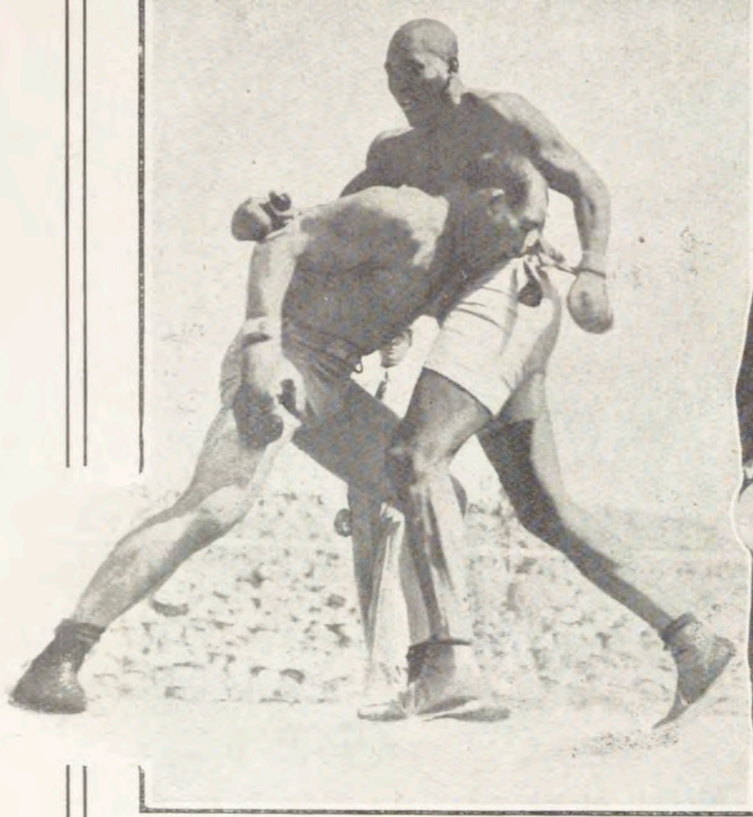
Le combat ne présenta pas l'intérêt qu'on pouvait en attendre. Johnson gagna du commencement à la fin. Et je connais bien des sportsmen parisiens qui se seraient ennuyés à cette rencontre. Si la rivalité de couleur n'avait pas été en jeu, soyez persuadé que cinquante pour cent des spectateurs auraient subi le même état d'âme. Dès le cinquième round, il n'y eut plus de lutte. Dans les premières reprises, Jeffries donna bien quelques coups, mais ils venaient de loin, étaient lents, sans cette puissance à laquelle le grand chaudronnier nous nous avait habitués. Au commencement, les gens peu compétents croyaient à une tactique de la part de Jeff, mais pour triompher il aurait fallu qu'il se dépêchât. Son souffle le trahissait, on le voyait haletant, la poitrine secouée de soubresauts. Le visage était déprimé, on ne reconnaissait plus le bel athlète de jadis. On lui aurait donné plus de cinquante ans. Et lorsque nous avions vu sur le ring, avant le combat, le défilé des anciens champions du monde, nous avions été pris d'une émotion qui ne fit que s'accroître au moment où Jeffries fit son entrée. Hé! c'étaient là ces hommes dont le poing avait marqué leur suprématie sur le monde entier. Des débris! Et pourtant Fitzsimmons cambrait sa taille, toujours svelte; Sullivan, avec son embonpoint de bon veillard, semblait plutôt devoir donner sa bénédiction! Tommy Burns avait l'air du fils de ces hommes. Mais quand nous vîmes Jeffries à côté de Johnson, jamais nous n'aurions pu croire que trois ans seulement les séparaient. En boxe, dès que l'entraînement est fini, on n'existe plus pour le ring. Il ne faut plus y revenir sous peine d'être ridicule. Jeffries semblait le plus qualifié pour reprendre le titre. Et voyez le résultat!

DAN MAC KETRICK.

L'opinion de Willie Lewis.

De même que j'avais fait d'importants paris sur Tommy Burns lors de sa rencontre avec Johnson, j'avais fortement appuyé la chance de Jeffries dans le dernier match pour le championnat du monde. D'ailleurs, tous les pugilistes avaient imité cet exemple et, seul, Battling Nelson se déclarait partisan de Johnson. Il n'y avait pas là une opinion d'Américains vis-à-vis d'un nègre. Non, nous croyions tous à la victoire de Jeff parce que nous l'avions vu combattre et que nous savions de quelles ressources il disposait.

Nous pensions que même s'il était la moitié de ce qu'il fut, il battrait aisément Johnson. Il faut avoir assisté aux fameuses rencontres du chaudronnier avec les étoiles du ring d'au-



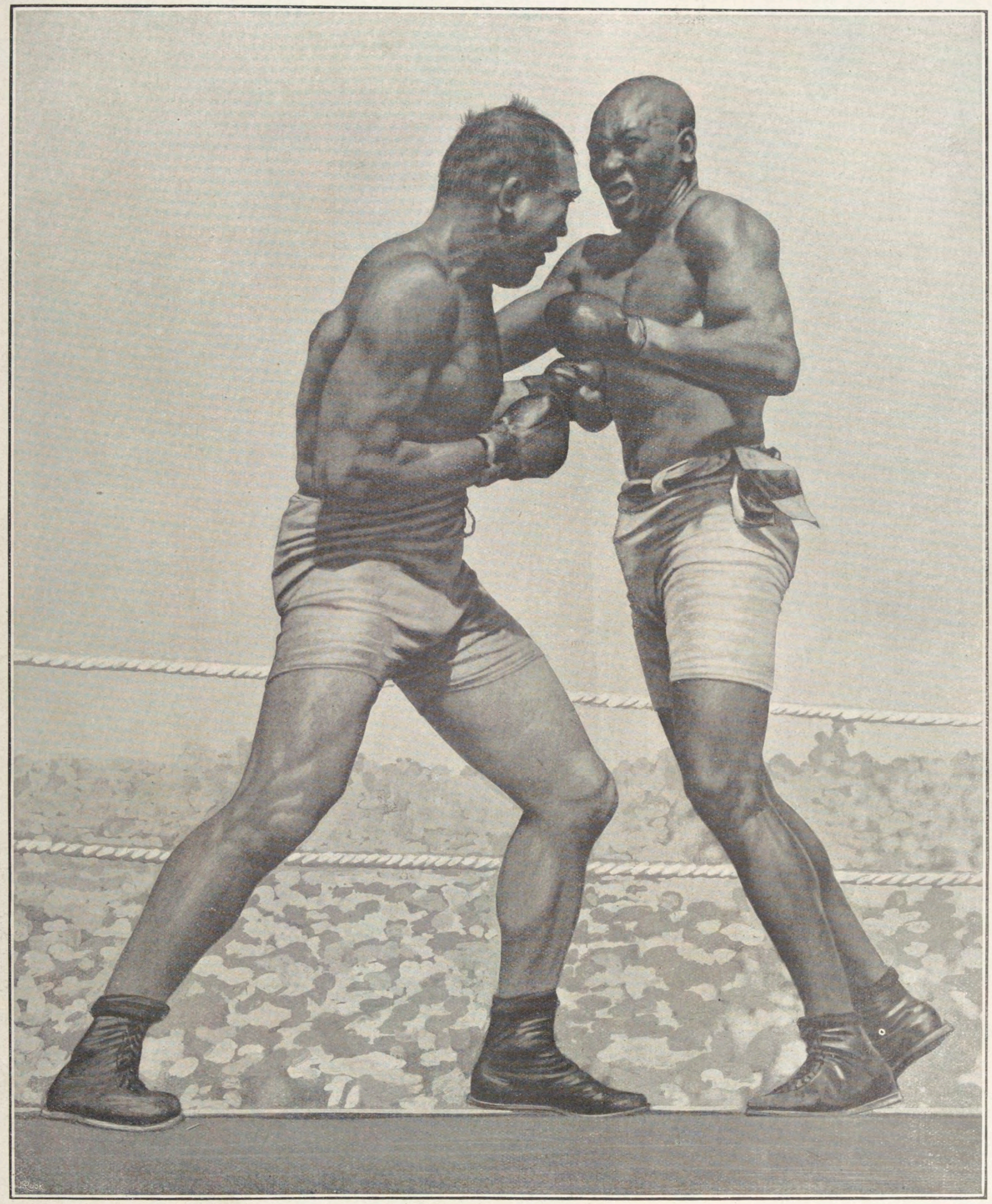
Un clinch.

Jeffries se repose de tout son poids sur Johnson qui le renvoie aimablement.

Une belle assemblée.

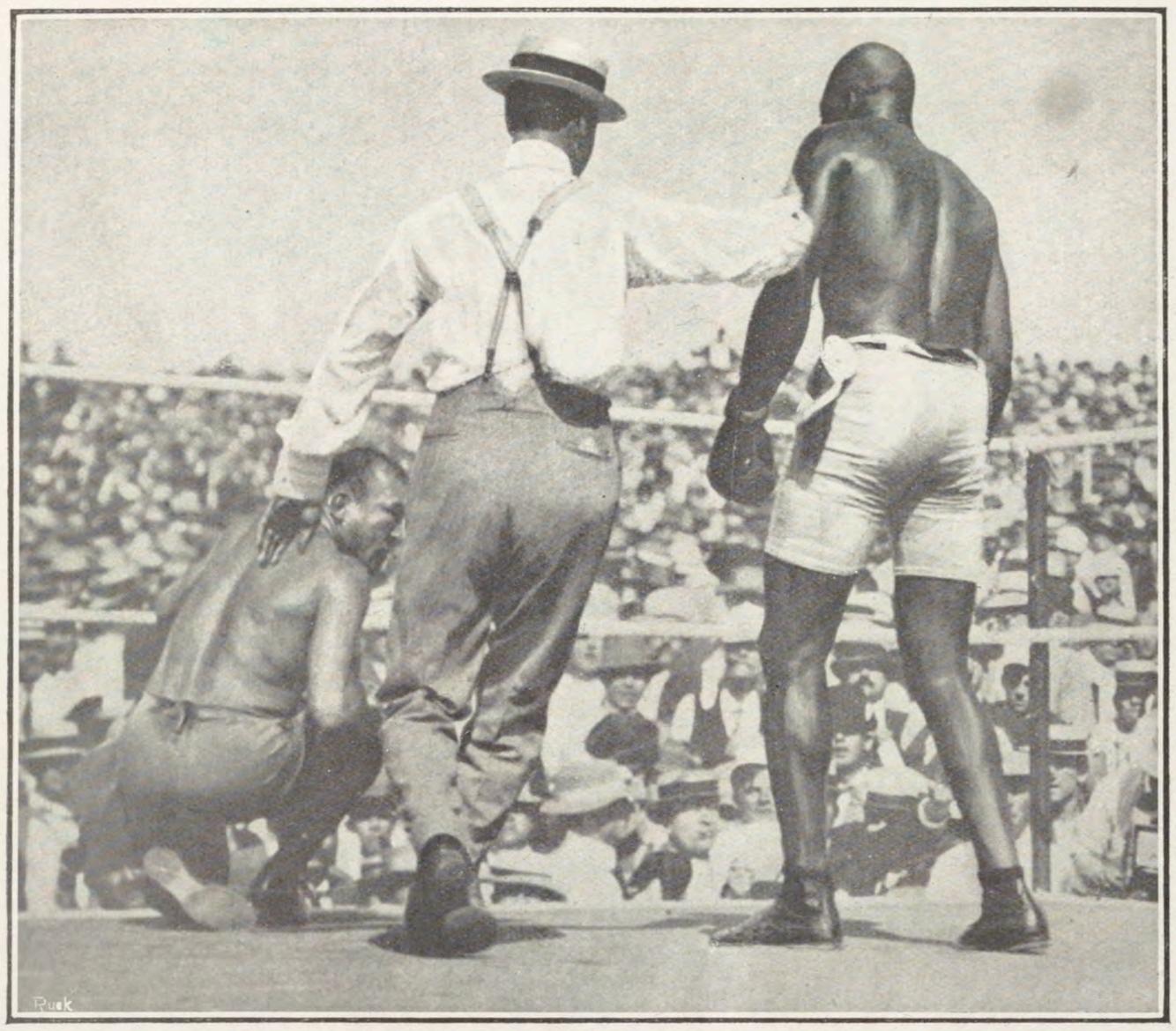
De gauche à droite : MM. Mac Intosh, T. Burns, John L. Sullivan, J. W. Coffroth, Frank Gotch, Billy Jordan, T. Mac Carthy, Bill Lang, R. Fitzsimmons, T. Sharkey, G. Harding et S. Ketchell.

LE MATCH JOHNSON-JEFFRIES



JEFFRIES CHERCHE A ATTAQUER

Jeffries ne porta pas de nombreux punches. Johnson était trop vite et esquivait toutes ses attaques. Cependant, quelques hooks du gauche au corps à l'actif de Jeffries parvinrent à faire grimacer le nègre qui, d'ailleurs, se remit vite. Notre photographie montre un de ces rares coups qui obtinrent le résultat d'ébranler, bien légèrement il est vrai, le champion du monde actuel.



Le premier knock-down.

Jeffries vient d'être projeté à terre. Il va se relever et l'arbitre écarte Jack Johnson, qui attend trop près. Il le prie de se mettre à trois pas de sa victime.

trefois; il faut avoir constaté cette puissance, cette force de résistance, cette agilité, cette vitesse de poids léger. Nous avions coutume de dire que pour venir à bout d'un pareil homme, seul un revolver à répétition devait être employé. Nous admirions ce phénomène et, malgré sa longue retraite, nous ne pouvions croire qu'il ait perdu tous ses moyens.

Hélas! le pauvre Jeff nous a prouvé que l'âge et l'oisiveté venaient à bout des machines les plus perfectionnées. En boxe surtout, et c'est ce qui m'a toujours le plus affecté, il ne faut jamais négliger le travail, sans quoi on se rouille et on ne peut plus revenir à sa forme. C'est ce qui est arrivé au chaudronnier.

WILLIE LEWIS.

Ce qu'ils disent.

Le célèbre entraîneur de l'Université de Pensylvanie, Mike Murphy, avait prévu la défaite de Jeffries, disant avec juste raison qu'il était impossible à un athlète, même après un entraînement rigoureux, de retrouver sa première forme perdue depuis de longues années.

Walter Christie, cette autre autorité sportive dont l'opinion égale celle de son rival, était un des plus chauvins partisans de Jeffries.

L'entraîneur de l'Université de Californie assistait au grand match et soigna même Jeffries entre les reprises.

J'espère, dit Christie, que ce qui vient d'arriver à Jeff sera une leçon que feront bien de méditer les athlètes du monde entier. Cela prouve qu'il est impossible à un athlète de redevenir lui-même après avoir passé plusieurs années en dissipation, ou même sans suivre tout le temps un entraînement raisonné. Johnson est un athlète admirable, le plus scientifique de tous les boxeurs, mais je ne crois réellement pas qu'il aurait vaincu Jeffries, alors que celui-ci était à l'apogée de sa forme.

Je me souviens qu'au match Johnson-Ketchel, il y a près de dix mois, match auquel j'assistais avec Christie, celui-ci ne pouvait voir en Johnson, même après sa victoire, un concurrent sérieux pour l'ex-champion du monde, et cet avis était partagé par la plupart des autorités sportives ferventes.

Harry Smith, correspondant du *Chronicle* de San Francisco écrit :

Quand Jeffries quitta le ring après sa deuxième victoire sur Corbett, c'était un athlète dans la forme la plus parfaite et qui avait atteint le summum de culture physique. Cinq ans d'oisiveté l'ont complètement changé, et l'homme que nous vîmes le 4 juillet était un « old man » qui n'avait plus rien de l'athlète.

M. W. Naugton, rédacteur de *l'Examiner* de San Francisco et Chicago et du *New-York américain*, est moins dur pour le vaincu.

On ne doit pas lui jeter la pierre, dit-il, car il fut battu par le plus extraordinaire athlète que la race noire ait produit. Et il faut bien mal le connaître pour croire qu'en montant sur le ring, Jeffries avait la conviction d'être battu. Ce fut un homme extraordinaire qui mérita notre admiration.

De John L. Sullivan :

Le meilleur homme a gagné. Jeffries fut battu autant par son âge que par son adversaire. Le nouveau champion mérite toutes nos félicitations; c'est un homme extraordinaire qui n'a pas encore montré au public ce qu'il peut faire.

Avec James Corbett, autre note :

Jeffries fut battu dès la première reprise, écrit-il. Lorsqu'il vit que ses forces lui faisaient défaut, il devint nerveux, et c'est ce qui le perdit.

Je veux entraîner pendant un an le lutteur Gotch, certain qu'il ramènera à la race blanche le titre de champion qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

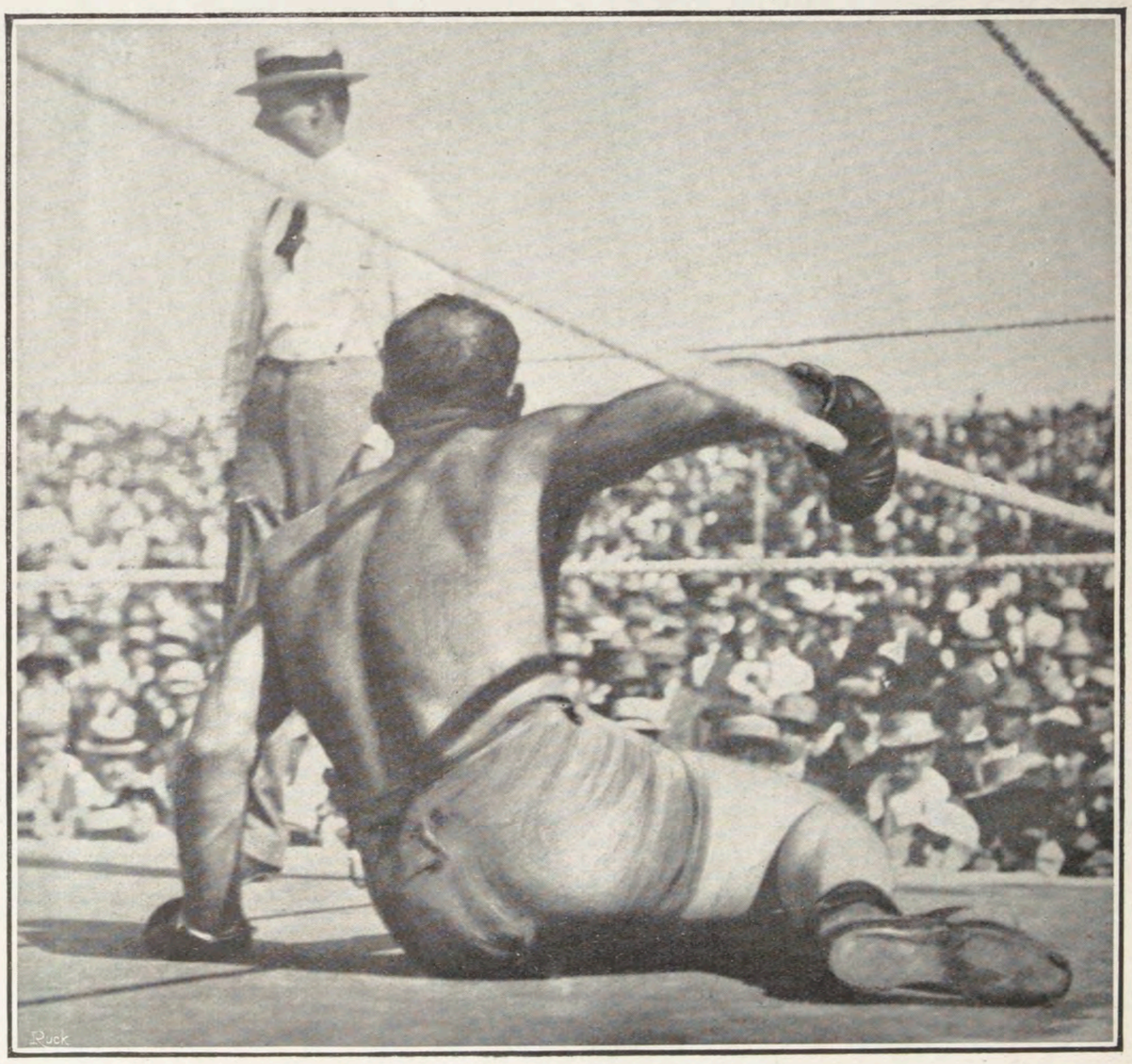
Et soyez certain que dans le cas où Gotch arriverait à battre Johnson, jamais il ne se rebattra contre un nègre, car ces matches entre blancs et nègres tueront le sport aux Etats Unis.

De Jack London, le célèbre auteur et chroniqueur sportif :

Jamais un boxeur ne gagna plus facilement un championnat du monde que ne le fit Johnson. Jeffries eût-il gagné, il y a quelques années? Qu'il nous soit permis d'en douter.

Telles sont les opinions des principales personnalités sportives d'Amérique. Il était intéressant de les rapporter.

ANDRÉ GLARNER.



La première défaite de l'invaincu.

Jeffries n'a pas craint de ternir par une défaite un record vierge de tout échec et comportant des victoires remportées sur les plus grandes gloires du ring.

LE CIRCUIT DE L'EST

Demain matin à 5 heures, à Issy-les-Moulineaux, sera donné le départ du premier circuit aérien, dont la première étape est Paris-Troyes.

L'ère des meetings est terminée. Les oiseaux artificiels sont las de tourner éternellement en rond devant une foule inattentive. Ils agitent leurs ailes impatientes devant l'espace infini qui s'ouvre à leurs ébats. Ils ont montré ce qu'ils pouvaient faire et ils réclament la course qui leur permettra de se mesurer sur leur vrai terrain, droit devant eux. C'est ce qu'a compris notre confrère le *Matin* qui, l'an dernier déjà, annonçait un prix de 100.000 francs pour un circuit aérien. La chose paraissait prématurée, mais, en un an, les progrès faits par les aviateurs ont été si énormes que ce qui paraissait impossible l'an dernier est devenu, sinon facile, du moins parfaitement admissible. Les raids accomplis individuellement par les Farman, les Paulhan, les Martinet, les Féquant, les Leblanc et tant d'autres rendent possible l'épreuve audacieuse devant laquelle on aurait hésité l'an dernier.

Et si l'on veut s'en convaincre, il suffit de jeter les yeux sur la liste des engagés qu'a réunis l'épreuve de demain et qui comprend les 35 concurrents suivants qui prendront le départ dans cet ordre :

1.	Nieuport	(Nieuport).
2.	Bréguet	(Bréguet).
3.	Martinet	(H. Farman).
4.	De Baeder	—
5.	Latham	(Antoinette).
6.	Champel	(Voisin).
7.	Niel	(Nieuport).
8.	X	—
9.	Aubrun	(Blériot).
10.	Brégi	(Voisin).
11.	Labouchère	(Antoinette).
12.	Métrot	(Voisin).
13.	Savary	(Savary)
14.	Bathiat	(Bréguet).
15.	Effimoff	(Sommer).
16.	Bielovucic	(Voisin).
17.	X	(Avia).
18.	Chateau	(Tellier).
19.	Olieslaegers	(Blériot).
20.	Kuller	(Antoinette).
21	Legagneux	(Sommer).
22.	Leblanc	(Blériot).
23.	Noël	(Blériot).
24.	Wagner	(Hanriot).
25.	Sommer	(Sommer).
26.	Weymann	(H. Farman).
27.	Demogeot	(Savary).
28.	Busson	(Blériot).
29.	Rigal	(Voisin).
30.	Daillens	(Sommer).
31.	De Pischof	(De Pischof).
32.	Wallon	(Sommer).
33.	Lindpaintner	(Sommer).
34.	Audemars	(Tellier).
35.	Mamet	(Blériot).

Le parcours compte 6 étapes, qui seront effectuées aux dates suivantes.

Paris-Troyes	7 août.
Troyes-Nancy	9 —
Nancy-Charleville	11 —
Charleville-Douai	13 —
Douai-Amiens	15 —
Amiens-Paris	17 —

Les départs seront donnés à Issy-les-Moulineaux, demain matin à partir de 5 heures. Les concurrents devront être arrivés avant sept heures et demie du soir à Troyes, où l'aérodrome est aménagé au champ de manœuvres de Pont-Hubert. Il en est de même pour chaque jour d'étape ; les jours de repos, des épreuves dotées de prix spéciaux seront disputées sur les divers aérodromes.

C'est un total de 260.000 francs de prix, en y comprenant le Prix du *Daily-Mail* pour le plus grand vol au-dessus de la campagne, qui est ainsi offert aux aviateurs.

Les officiers aviateurs ont été autorisés, par le Ministre de la Guerre à suivre les étapes, et des prix spéciaux leur sont offerts. L'un d'entre eux consiste à aller chercher un pli à la frontière et à le rapporter à l'aérodrome de Nancy. On pense bien que cette épreuve sera suivie avec la plus grande attention de l'autre côté des Vosges : c'est ce que nous avons essayé de symboliser dans la couverture de ce numéro.

Les concurrents sont libres de choisir leur parcours, aucun itinéraire ne leur est imposé à l'exception de la traversée de Paris, qui leur est interdite au départ comme à l'arrivée. Mais une route la plus ouverte et la plus facile au point de vue des atterrissages a été tracée, par les soins des Comités locaux, au moyen de longues oriflammes placées sur des clochers, des cheminées d'usine ou sur de hauts mâts plantés en des endroits élevés.

Ces oriflammes, rouges avec bande blanche sur le côté droit de la route, blanches avec bande rouge sur le côté gauche, jalonneront la route. Elles seront reconnues facilement par les concurrents et leur indiqueront, à chaque moment, s'ils sont dans le bon chemin.

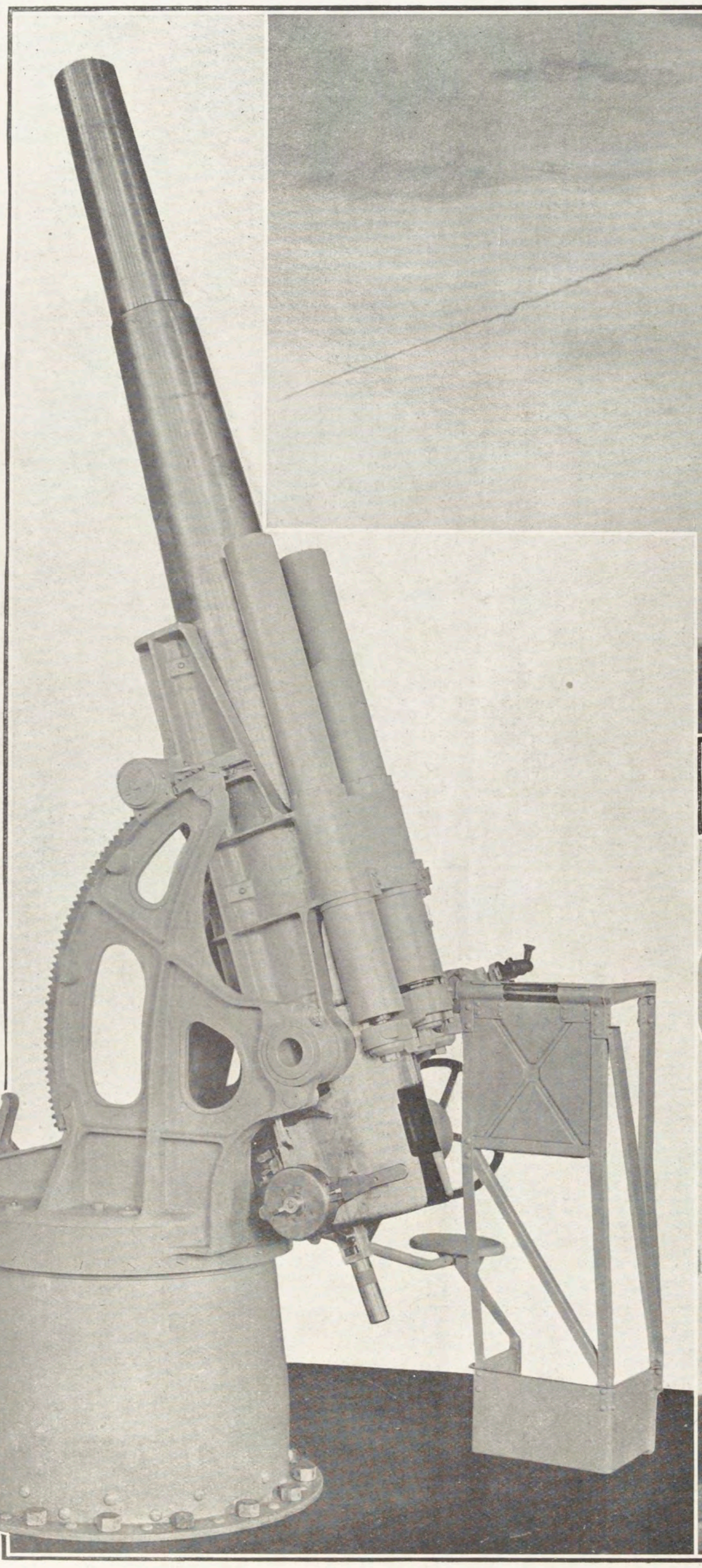
Sur les 35 engagés que nous donnons plus haut, il faut bien compter qu'une vingtaine environ prendront le départ. Combien seront à l'arrivée ? Quatre ou cinq peut-être ? Cela suffira pour assurer le succès d'une épreuve qui sera le Paris Berlin, du sport de l'air.

MARCEL VIOLLETTE.

LES CONCURRENTS DU CIRCUIT DE L'EST

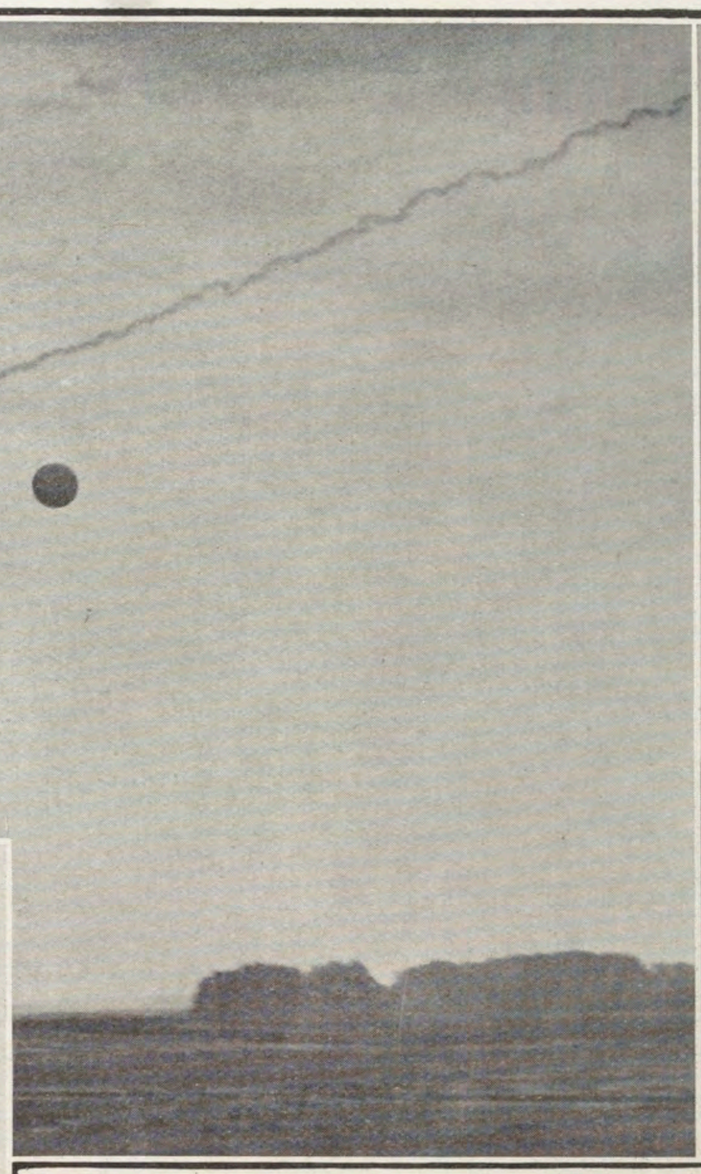
1. Weymann. — 2. Sommer. — 3. Leblanc. — 4. Labouchère. — 5. Latham. — 6. Morane. — 7. Legagneux. — 8. Martinet. — 9. Nieuport. — 10. De Pischof. — 11. Lindpaintner. — 12. De Baeder. — 13. Noël. — 14. Simon. — 15. Aubrun. — 16. Savary. — 17. Wallon. — 18. Bielovucic. — 19. Bréguet. — 20. Busson. — 21. Brégi. — 22. Daillens. — 23. Métrot. — 24. Kuller. — 25. Bathiat. — 26. Audemars. — 27. Niel. — 28. Chateau. — 29. Champel. — 30. Rigal. — 31. Wagner. — 32. Effimoff.

LES EXPÉRIENCES ALLEMA



Le canon pour ballons.

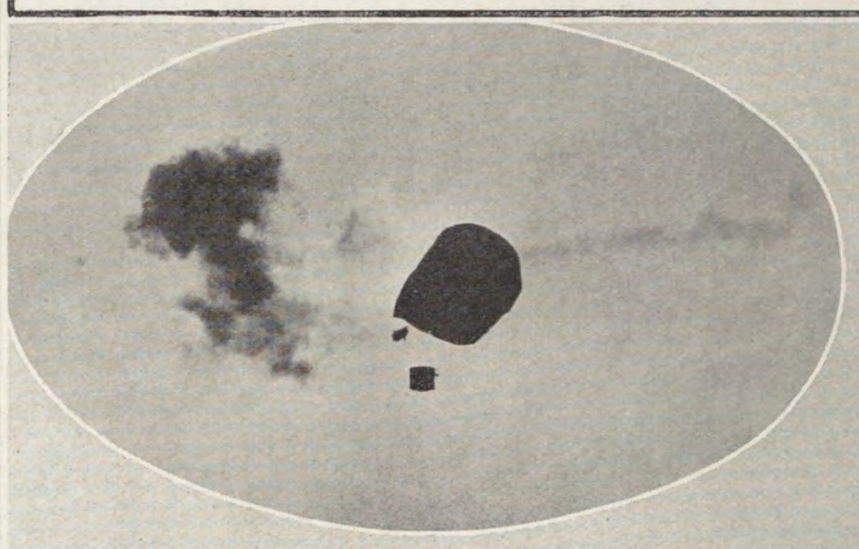
Le canon allemand Krupp de 10/5 pour tirer sur les ballons ou sur les aéroplanes. Il est monté sur affût de marine et muni de freins à récupérateurs latéraux et verticaux. L'ouverture de la culasse se trouve au-dessus de la pièce.



Expérience sur ballon captif.

La trajectoire montre que le coup est long.

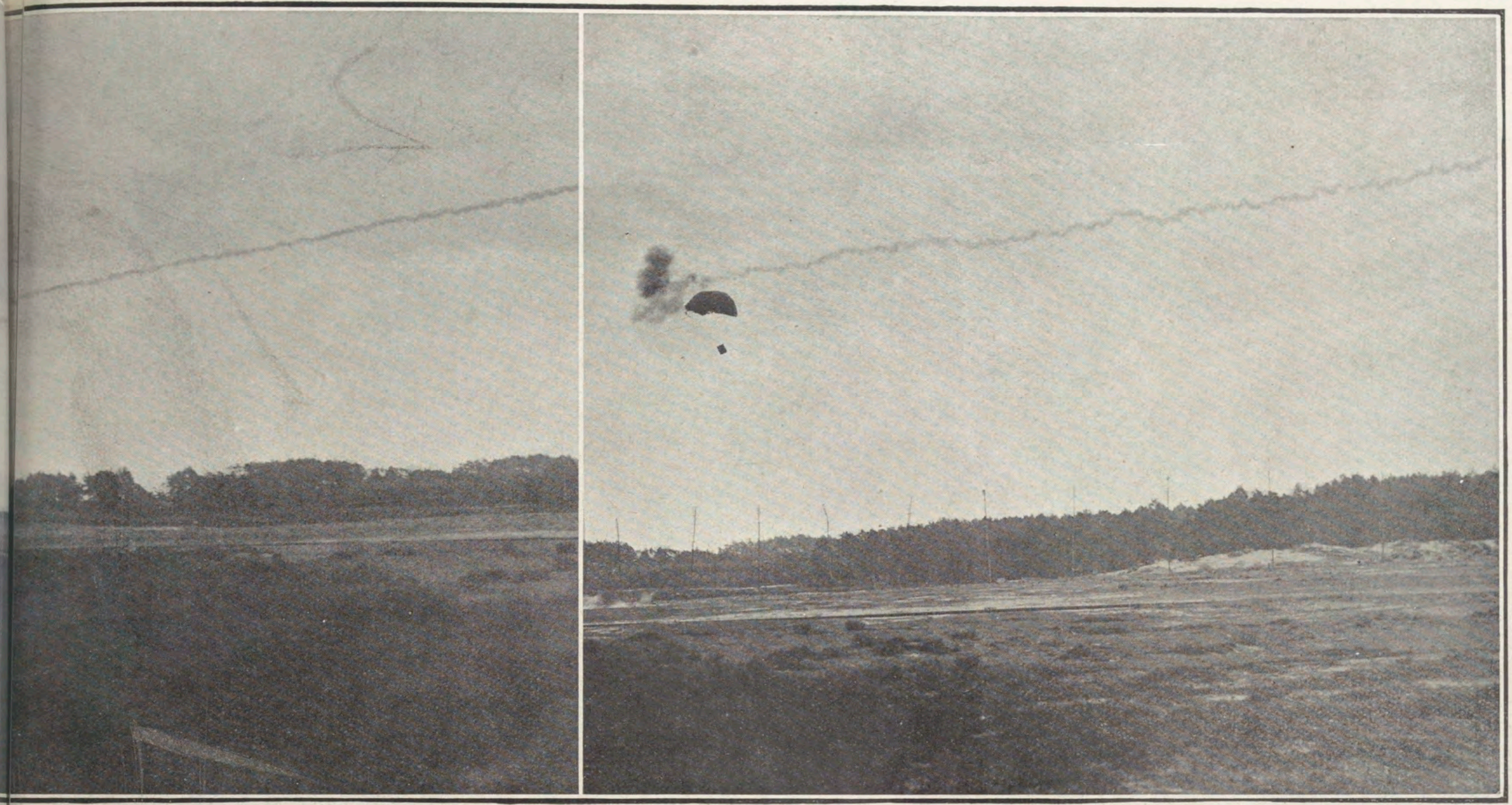
Le coup est un peu long. L



La chute d'un ballon.

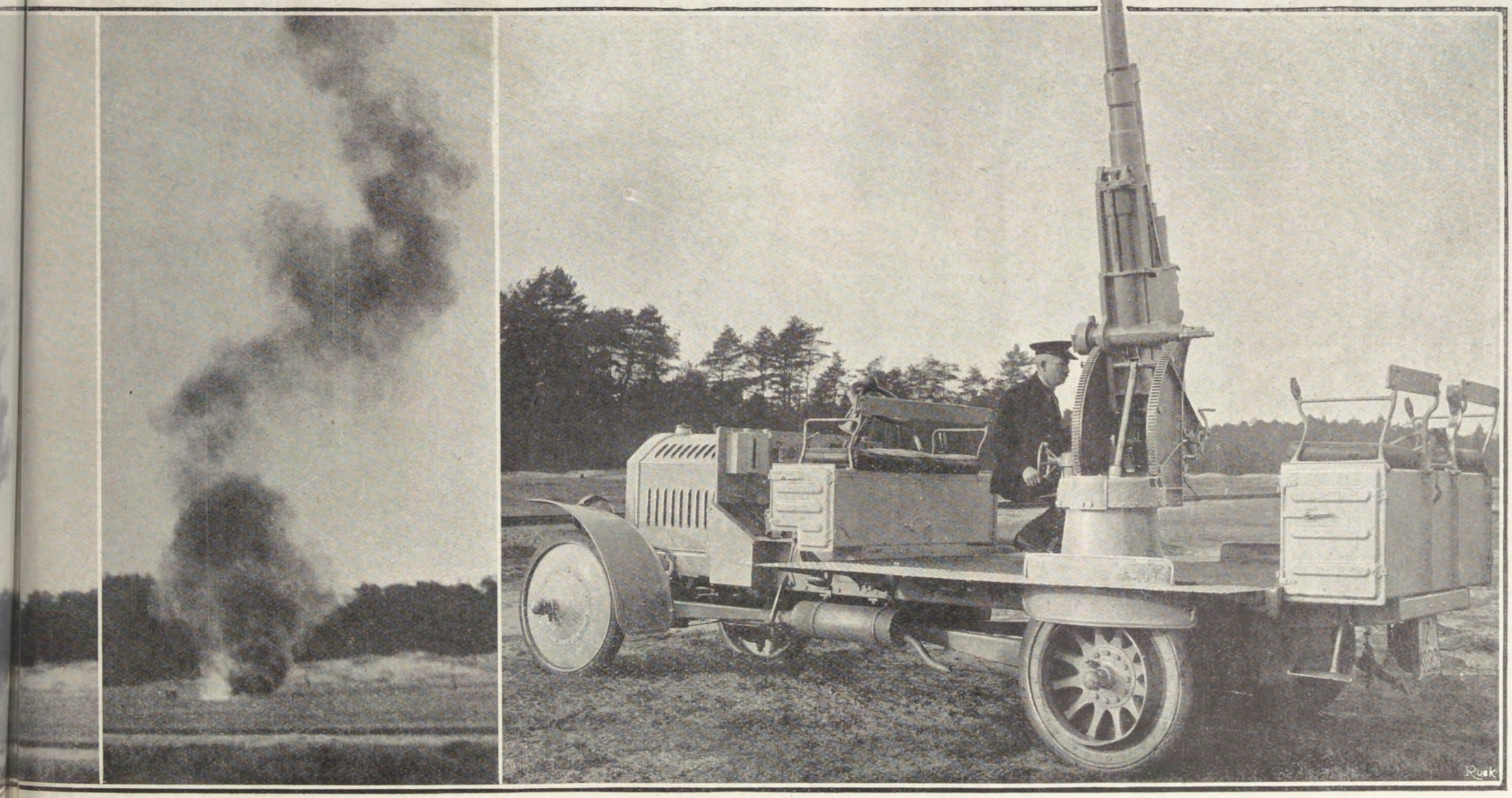
Le ballon est détruit par l'éclatement du projectile qui enflamme l'hydrogène. Il Le ballon achève sa combustion lorsqu'il arrive à terre. En haut, la cible vient a dessous elle une épaisse fumée vient d'être précipitée sur le sol.

...ES DE TIR SUR BALLONS



Le tir est rectifié.
... est visible grâce à des évents pratiqués dans le projectile.

Le tir est réglé.
L'obus éclate. La fumée est produite par un mélange de poudre, de charbon de bois, de soufre.



Le ballon s'éteint à terre
Le ballon est complètement détruit. On constate la puissance destructive de ces canons.

La pièce montée sur affût automobile.
Le canon est de 75 mm. Les premières expériences viennent d'être faites en Allemagne. Mais il est bon d'ajouter que de semblables essais sont faits en France depuis plusieurs années. Le seul avantage des pièces allemandes est de pouvoir tirer sous un angle de 90.

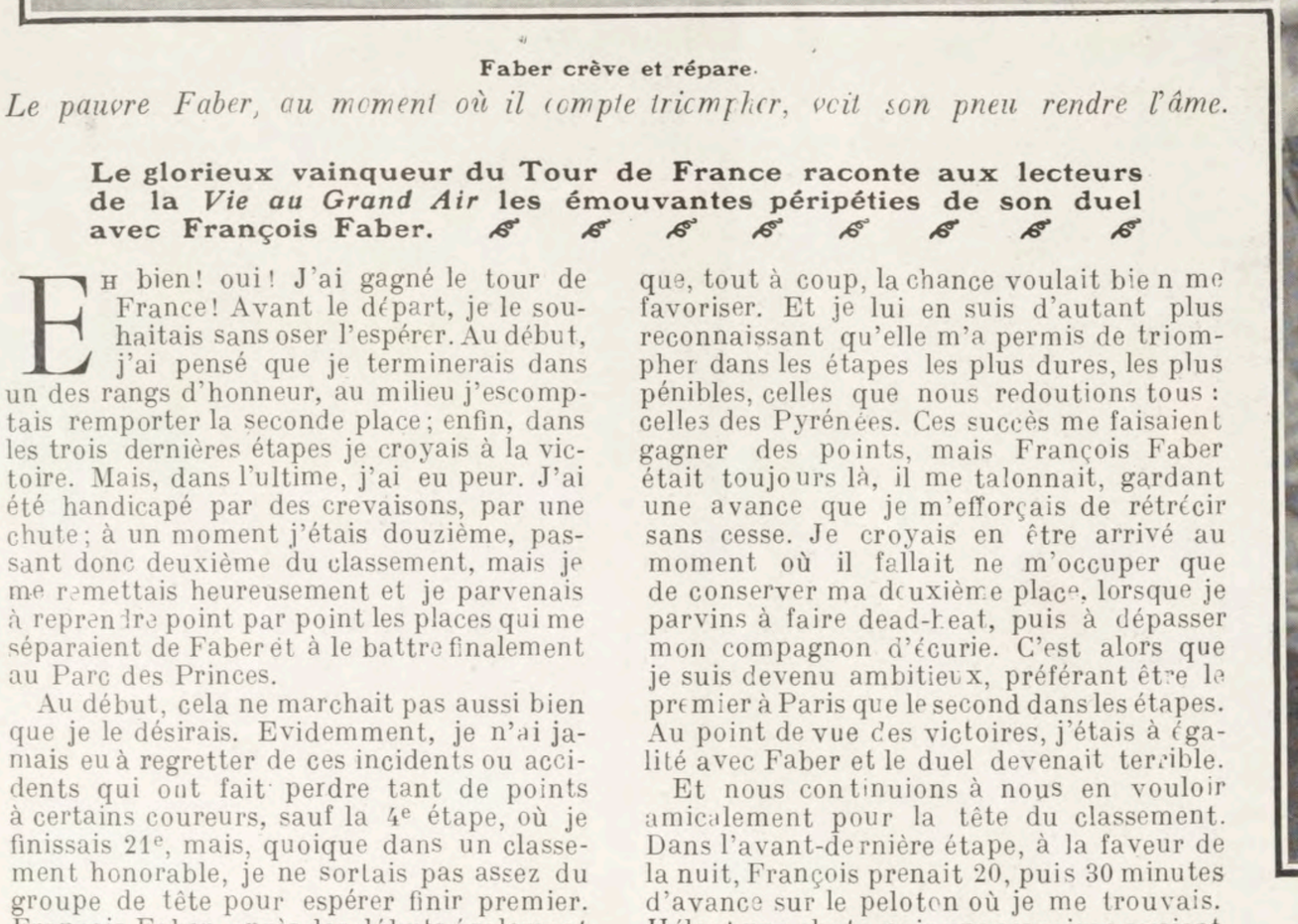
Photographies de notre envoyé spécial.

MON TOUR DE FRANCE

Par OCTAVE LAPIZE

Le groupe de tête passe à Rouen.

Au contrôle de Rouen (129 kilomètres de Caen, 133 kilomètres de Paris), le peloton de tête se compose de Ménager, François Faber, Ernest Paul, Azzini, Cruppelandt et Bettini.



Faber crève et répare.

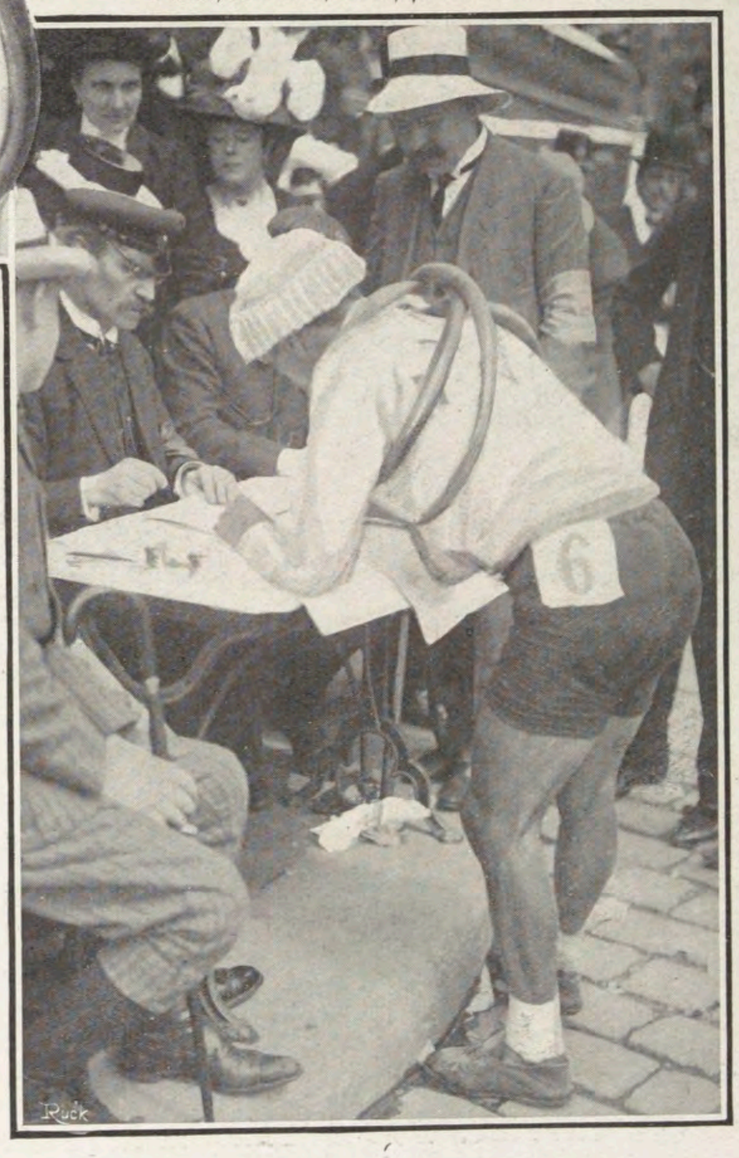
Le pauvre Faber, au moment où il compte triompher, voit son pneu rendre l'âme.

Le glorieux vainqueur du Tour de France raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* les émouvantes péripéties de son duel avec François Faber.

Eh bien! oui! J'ai gagné le tour de France! Avant le départ, je le souhaitais sans oser l'espérer. Au début, j'ai pensé que je terminerais dans un des rangs d'honneur, au milieu j'escomptais remporter la seconde place; enfin, dans les trois dernières étapes je croyais à la victoire. Mais, dans l'ultime, j'ai eu peur. J'ai été handicapé par des crevaisons, par une chute; à un moment j'étais douzième, passant donc deuxième du classement, mais je me remettais heureusement et je parvenais à reprendre point par point les places qui me séparaient de Faber et à le battre finalement au Parc des Princes.

Au début, cela ne marchait pas aussi bien que je le désirais. Evidemment, je n'ai jamais eu à regretter de ces incidents ou accidents qui ont fait perdre tant de points à certains coureurs, sauf la 4e étape, où je finissais 21e, mais, quoique dans un classement honorable, je ne sortais pas assez du groupe de tête pour espérer finir premier. François Faber, après des débuts également pénibles, s'assurait une avance respectable. Il devenait le vainqueur certain qui, à l'instar de Petit-Breton en 1907 et 1908, allait remporter son deuxième Tour de France, lorsque, tout à coup, la chance voulait bien me favoriser. Et je lui en suis d'autant plus reconnaissant qu'elle m'a permis de triompher dans les étapes les plus dures, les plus pénibles, celles que nous redoutions tous : celles des Pyrénées. Ces succès me faisaient gagner des points, mais François Faber était toujours là, il me talonnait, gardant une avance que je m'efforçais de rétrécir sans cesse. Je croyais en être arrivé au moment où il fallait ne m'occuper que de conserver ma deuxième place, lorsque je parvins à faire dead-heat, puis à dépasser mon compagnon d'écurie. C'est alors que je suis devenu ambitieux, préférant être le premier à Paris que le second dans les étapes. Au point de vue des victoires, j'étais à égalité avec Faber et le duel devenait terrible.

Et nous continuions à nous en vouloir amicalement pour la tête du classement. Dans l'avant-dernière étape, à la faveur de la nuit, François prenait 20, puis 30 minutes d'avance sur le peloton où je me trouvais. Hélas! une chute, puis une crevaison avaient raison de cette belle machine qui est le gagnant de 1909. Je le rejoignais, et le battais. J'avais six points d'avance, il ne s'agissait pas de les perdre. Et tous deux, nous nous

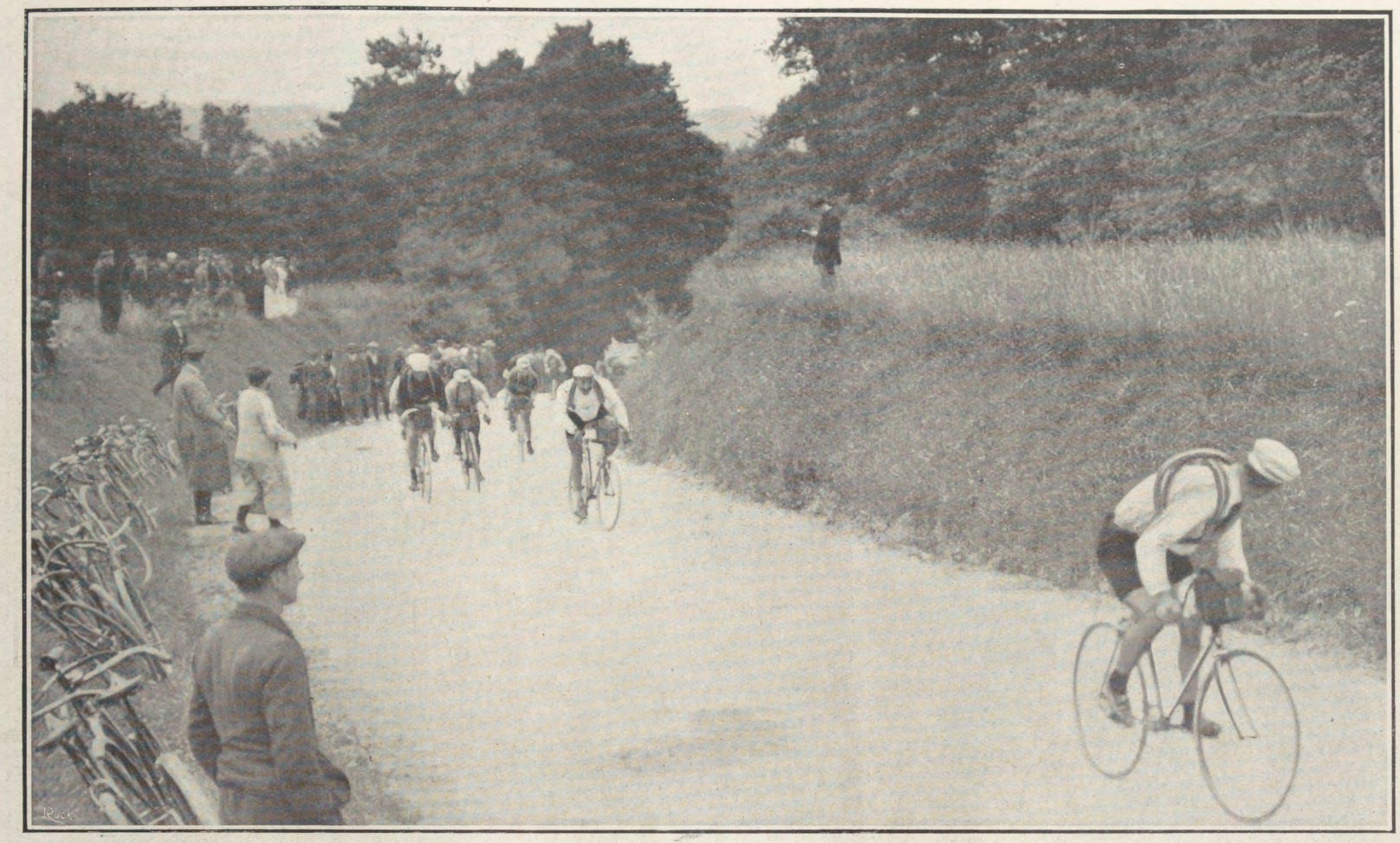


Gloire d'hier, gloire d'aujourd'hui.

Vanhouwaert, 4e du classement, signe au contrôle de Rouen sous les yeux de Charles Terront qui gagna la fameuse course Paris-Brest.

Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

LA DERNIÈRE ÉTAPE



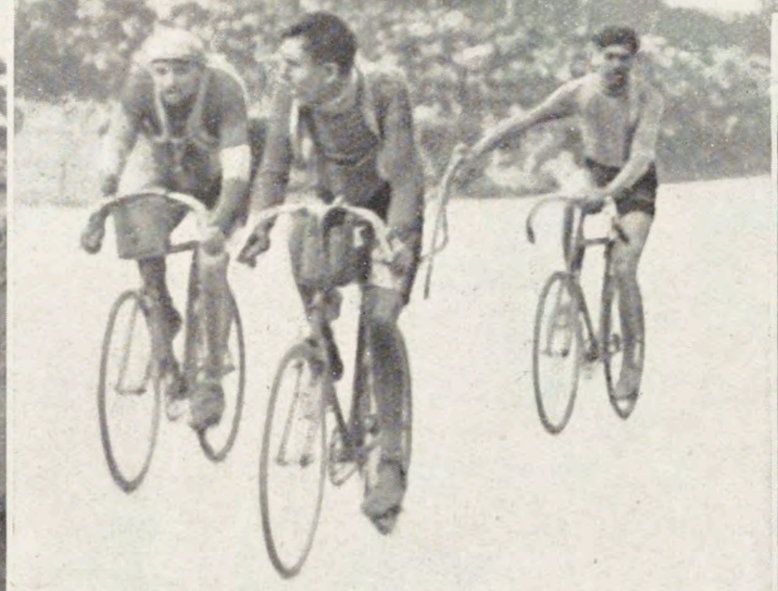
Dans la côte de Blonville.

Dès la côte de Blonville, de nombreux lâchages se produisent. Faber, Paulmier, Ernest Paul, Vanhouwaert, Garrigou, Cruppelandt, Azzini, Maitron et Albini passent en tête, à 5 minutes devant Lapize.

Dans la côte de Vaudreuil.

Ernest Azzini, qui a fait une course merveilleuse et gagné la dernière étape, arrive au sommet de la côte de Vaudreuil. Il précède Faber, Bettini, Ernest Paul et Ménager. Détails techniques : les quatre premiers sur bicyclettes Alcyon, pneus Dunlop.

Lapize après l'arrivée.
Octave Lapize, vainqueur du Tour de France.
Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.



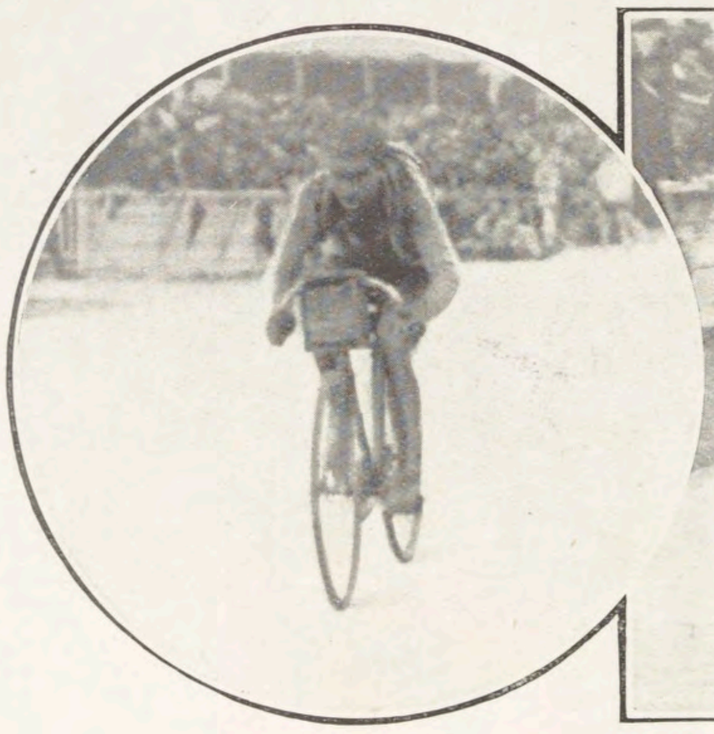
L'arrivée de la dernière étape.
Ernest Azzini triomphe, sur la piste du Parc des Princes, d'Ernest Paul et Ménager. Faber est quatrième à 2 minutes.

présentâmes au dernier départ avec une âpre volonté de nous battre jusqu'à ce que... victoire s'ensuive. Il nous semblait que pour atteindre ce but, il nous fallait remporter l'étape et, surtout, nous séparer l'un de l'autre le plus possible. Je crus bien à un moment que c'en était fait pour moi. Le sort qui se montra souvent favorable me fit connaître les maudites pannes. Faber était avec cinq coureurs devant moi, nous étions alors dead-heat si le moindre incident m'empêchait de reprendre la lutte jusqu'à l'arrivée. Et en arrivant à Paris, j'avais la joie d'avoir perdu deux points seulement et de remporter mon premier Tour de France.

Maintenant, à 1911. Espérons que je ferai encore cet article, qui termine dignement ma série de pénibles travaux.

OCTAVE LAPIZE.

François Faber.
Le vainqueur de 1909, 2e du Tour de 1910.
Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.



L'arrivée de Lapize.
Lapize, se classe 6e dans la dernière étape.
Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

Le baiser maternel.
Mme Lapize se précipite au cou de son fils et l'embrasse, malgré la boue qui couvre son visage.

L'arrivée de Faber.
F. Faber, après avoir longtemps tenu la tête, crève et se contente de la 4e place en 8 h. 19 m. 30 s.

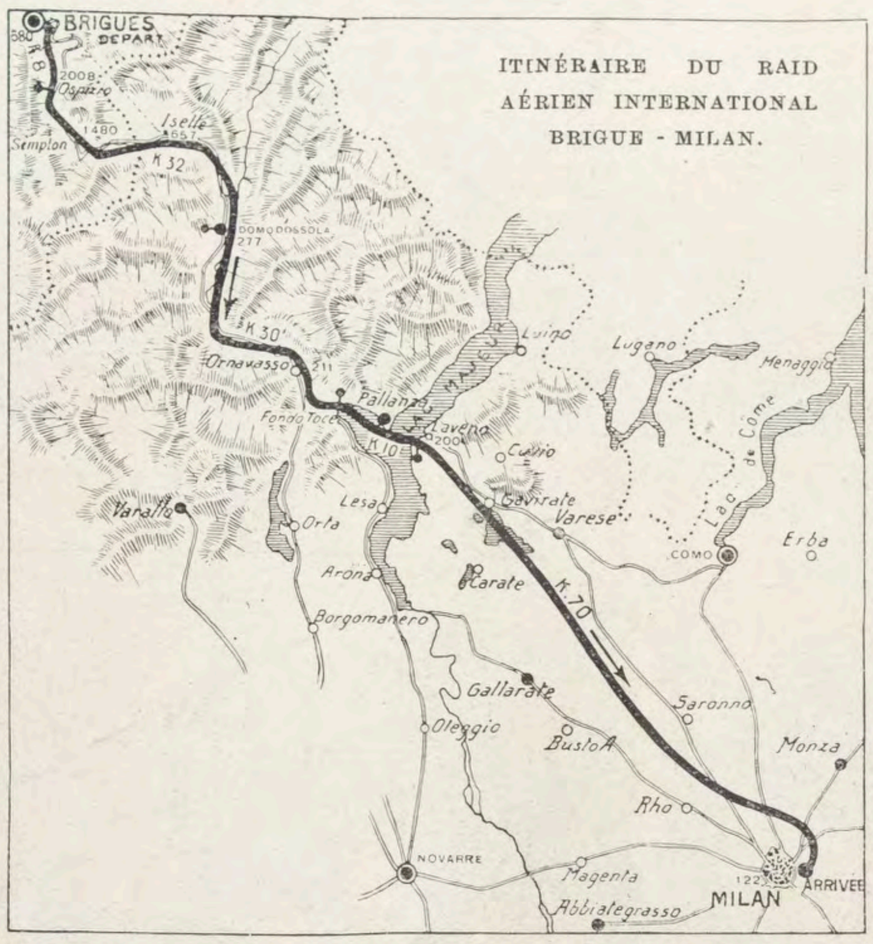
PAR-DESSUS LES ALPES!

La traversée des Alpes : tel est le programme que pose aux aviateurs, pour le 18 septembre et jours suivants, le Comité d'organisation du Circuit aérien international.

La traversée des Alpes, si difficile pour les plus légers que l'air est-elle possible pour les plus lourds ? Telle est la question que s'est posée un groupe de sportsmen italiens et pour la résoudre, ceux-ci n'ont pas hésité à doter de 100.000 francs de prix une épreuve dont le parcours comprend le passage de Suisse en Italie. L'itinéraire choisi est celui que suit la voie ferrée, le col du Simplon. Les concurrents quitteront le sol à l'endroit précis où le chemin de fer s'enfonce dans les entrailles de la terre, à Brigue l'arrivée se fera à Milan, ce qui représente une distance de 150 kilomètres. Le départ sera probablement donné dans les prairies de Schlucht, ou à côté du pont Napoléon, au dessus de l'entrée du grand tunnel du Simplon, à 1.000 mètres d'altitude. Le col du Simplon étant à 2.000 mètres, les aviateurs auront à s'élever de 1.000 mètres encore pour franchir le col.

La vallée de Brigue est constituée par la rivière Saltine ; la grande route percée par Napoléon Ier longe, en s'élevant en spirales, toute la vallée : celle-ci est suffisamment large jusqu'au Simplon et offre, un peu partout, des terrains d'atterrissage.

Au sommet du col, se trouve l'hospice fondé par Napoléon Ier et tenu par les Bénédictins. La vallée, très large, bordée par des prairies, descend jusqu'à Guby et Condo, où se trouve la frontière italo-suisse. Là, commence la vallée de la Diviera, d'abord un peu étroite, puis allant s'élargissant par Iselle, Trasquera, où le chemin de fer sort du tunnel sur le versant italien, Varzo, Preglia, où l'on débouche dans une vaste plaine où circule la Toce, que l'on peut suivre depuis Domo d'Ossola jusqu'à Pallanza.



La Traversée des Alpes.

Le parcours comprend la traversée du col du Simplon et la descente dans la plaine de Lombardie jusqu'à Milan : 150 kil.

Les concurrents devront traverser le lac Majeur, sur une largeur d'environ 10 kilomètres, en passant au dessus des célèbres îles Borromées. Ils prendront ensuite la plaine de Varese pour descendre, par Tradate, Saronne jusqu'à Milan, où se fera l'arrivée.

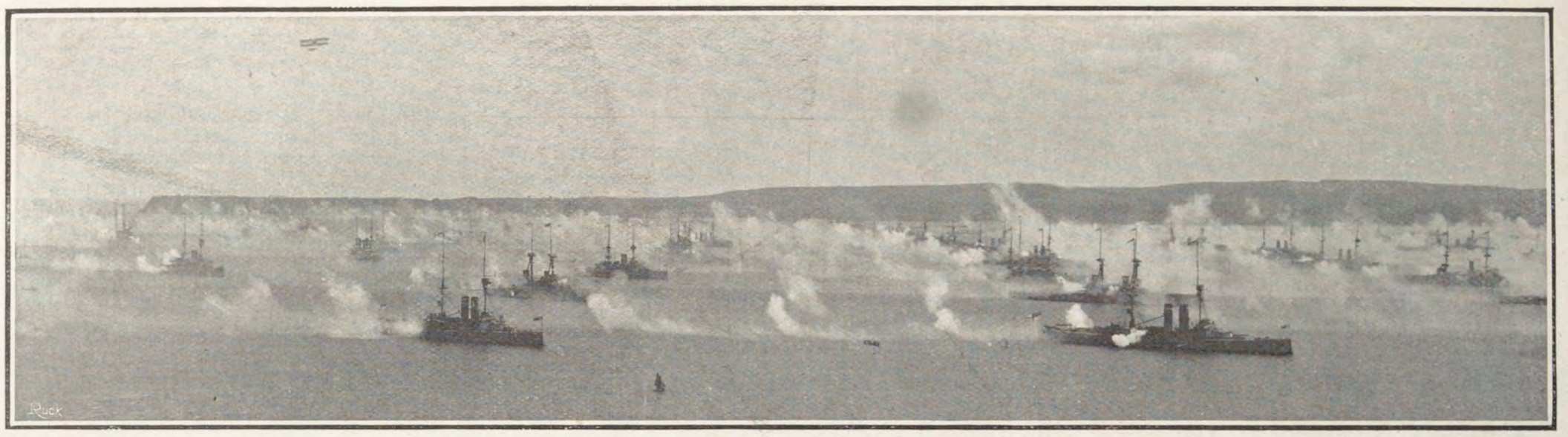
Le parcours est, comme nous l'avons dit, de 150 kilomètres et le total des prix est de 100.000 francs ainsi répartis : 1er prix, 70.000 ; 2e prix, 20.000 ; 3e prix, 10.000. Le concours est ouvert du 18 au 24 septembre, mais les prix seront attribués aux concurrents dans l'ordre d'arrivée à l'aérodrome.

F.-A. W.

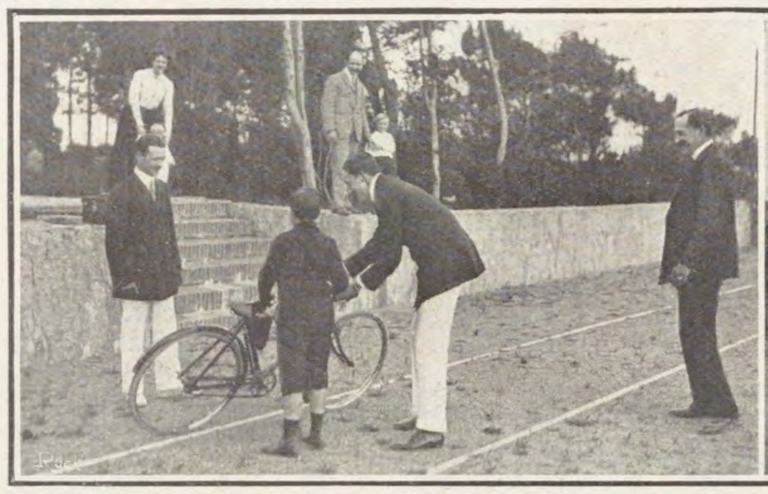
Les engagements, accompagnés d'un droit d'entrée de 500 francs, seront reçus jusqu'au 1er septembre par le Comité d'organisation à Milan.

Brigue, où sera donné le départ.

Le départ sera donné dans les prairies de Schlucht, près de Brigue, et tout à côté de l'entrée du tunnel du Simplon dans la vallée de la Saltine, à 1.000 mètres d'altitude. Les concurrents auront à s'élever de 1.000 mètres encore pour franchir le col.



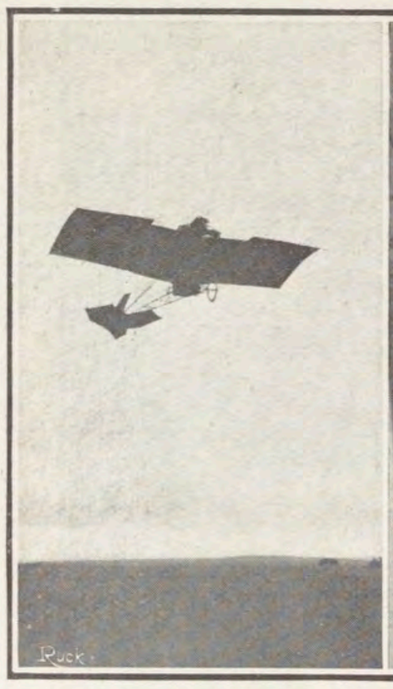
L'escadre anglaise, composée de 300 navires, salue de salves de coups de canon, dans la rade de Torbay, le yacht du roi et de la reine d'Angleterre, cependant que l'aviateur Graham White évolue au-dessus de la flotte.



Le jeune roi d'Espagne, Alphonse XIII, donnant une leçon de bicyclette au jeune fils de l'infant Don Carlos, dans les jardins du palais royal. à Madrid.

Au cours des championnats d'athlétisme disputés à Gentilly, Frix s'est classé premier du saut en hauteur sans élan avec 1 m. 53.

L'invincible champion Delaplane, qui a remporté le Championnat skiff senior aux régates de Juvisy. Il s'est confirmé une fois de plus comme notre meilleur rameur.



R. Garros vole à la tombée de la nuit sur sa Demoiselle, pendant la semaine d'aviation de Cholet. (Photo Vulga).

L'arrivée de Barrière, le vainqueur de la Traversée de Paris à la nage amateurs, au pont Alexandre III.

Le champion du monde amateur de demi-fond, Hens, qui va passer professionnel et qui va rencontrer demain Parent sur 100 kilomètres au vélodrome Buffalo.

Fervor (J. Childs), qui a remporté le Grand Prix de Berlin (2.400 mètres, 74.000 marks) devant Micado III et Anker.

Le lieutenant Camerman, qui a gagné le prix des Officiers, pendant le meeting d'aviation de Caen. (Biplan Farman.)

Principaux Résultats sportifs du 25 au 31 Juillet

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 27 JUILLET. — Meeting de Caen. — *Prix de la Durée :* 1. Hanriot, 2 h. 55 m. 50 s. ; 2. Martinet, 2 h. 5 m. 30 s. 1/5. — *Prix de la Hauteur :* 1. Paillette, 297 mètres.

VENDREDI 29 JUILLET. - Caen. — *Prix de la Durée :* 1. Hanriot, 1 h. 30 m. 1 s. 2/5. — *Cross-Country :* 1 Morane, 13 m. 56 s. — *Prix de la Hauteur :* 1. Morane, 908 mètres.

SAMEDI 30 JUILLET. Caen. — *Prix de la Vitesse* (officiers) : 1. Lt Camermann, 13 m. 6 s. 2/5. — *Prix de la Durée :* 1. Paillette, 3 h. 13 m. 56 s. 2/5.

DIMANCHE 31 JUILLET. — Caen. — *Prix de la Durée :* 1. Hanriot, 2 h. 19 m. 49 s. 3/5. — *Eliminatoires de la Vitesse* (monoplans) : 1. Morane, 4 m. 27 s. 1/5. ; 2. Aubrun ; 3. Hanriot. — *Eliminatoires de la Vitesse* (biplans) : 1 Renaux, 6 m. 9 s. 2/5. ; 2. Martinet. ; 3. Daillens.

ATHLÉTISME

LUNDI 25 JUILLET. — Le Havre. — Natation. — *Championnat de France de 400 mètres en mer :* 1. Paul Vasseur, en 6 m. 26 s. 4/5 ; 2. Meister, à 30 mètres ; 3. Rigal. — *50 mètres juniors :* 1. Boudin, en 52 secondes.

DIMANCHE 31 JUILLET. — Gentilly. — Championnat de France de la F. C. A. F. — *100 mètres :* 1. Réjeamortel (C. A. B.), 12 s. 2/5. — *400 mètres :* 1. Bergeret (J. A. P.), 53 s. 2/5. — *800 mètres :* 1. Bergeret (J. A. P.) 2 m 11 s. 1/5. — *1.500 mètres :* 1. Tricoire (U. S. V.), 4 m. 20 s. 3/5. — *200 mètres haies :* 1. Ch. Cote (C. S. C.), 32 s. 4/5. — *Heure course :* 1. Bonvicini (U. S. V.), 16 kil. 523. — *Lancement du poids :* 1. Bousquet (C. A. B.), 6 m. 03.

DIMANCHE 31 JUILLET — Natation. — *Course militaire de 200 mètres* : 1. Bonnet ; 2. Theuriet, à 80 mètres — *Championnat de France profess. de 100 mètres* : 1. Bonnet.

CYCLISME

LUNDI 25 JUILLET. — Nantes. — La douzième étape du Tour de France, Bordeaux-Nantes, revient à Trousselier qui bat à l'emballage Vanhouwaert, Garrigou, Lapize, Bettini et Ménager.

LUNDI 25 JUILLET. — Bruxelles. — Parent gagne le Championnat du monde de demi fond, 100 kilomètres en 1 h. 23 m. 34 s. 2/5, devant Walthour, à 6 tours 1/2 et Vanderstuyft.

MERCREDI 27 JUILLET. — Brest. — La treizième étape du Tour de France, Nantes-Brest (321 kilom.), est gagnée par Garrigou en 11 h. 1 m. ; 2. Maitron ; 3. Ernest Paul.

VENDREDI 29 JUILLET. — Caen. — La quatorzième étape du Tour de France, Brest-Caen (424 kilom.) est enlevée par Lapize en 4 h. 38 m. devant Garrigou et Ernest Paul.

DIMANCHE 31 JUILLET. — Paris. — La quinzième et dernière étape du Tour de France, Caen-Paris (262 kilomètres) revient à Azzini en 8 h. 17 m 30 s. ; 2 Ernest Paul ; 3. Ménager. — Le classement général s'établit ainsi : 1. Lapize, 63 points ; 2. Faber, 67 points ; 3. Garrigou, 86 points ; 4. Vanhouwaert, 97 points ; 5. Cruchon, 119 points ; 6. Cruppelandt, 148 points.

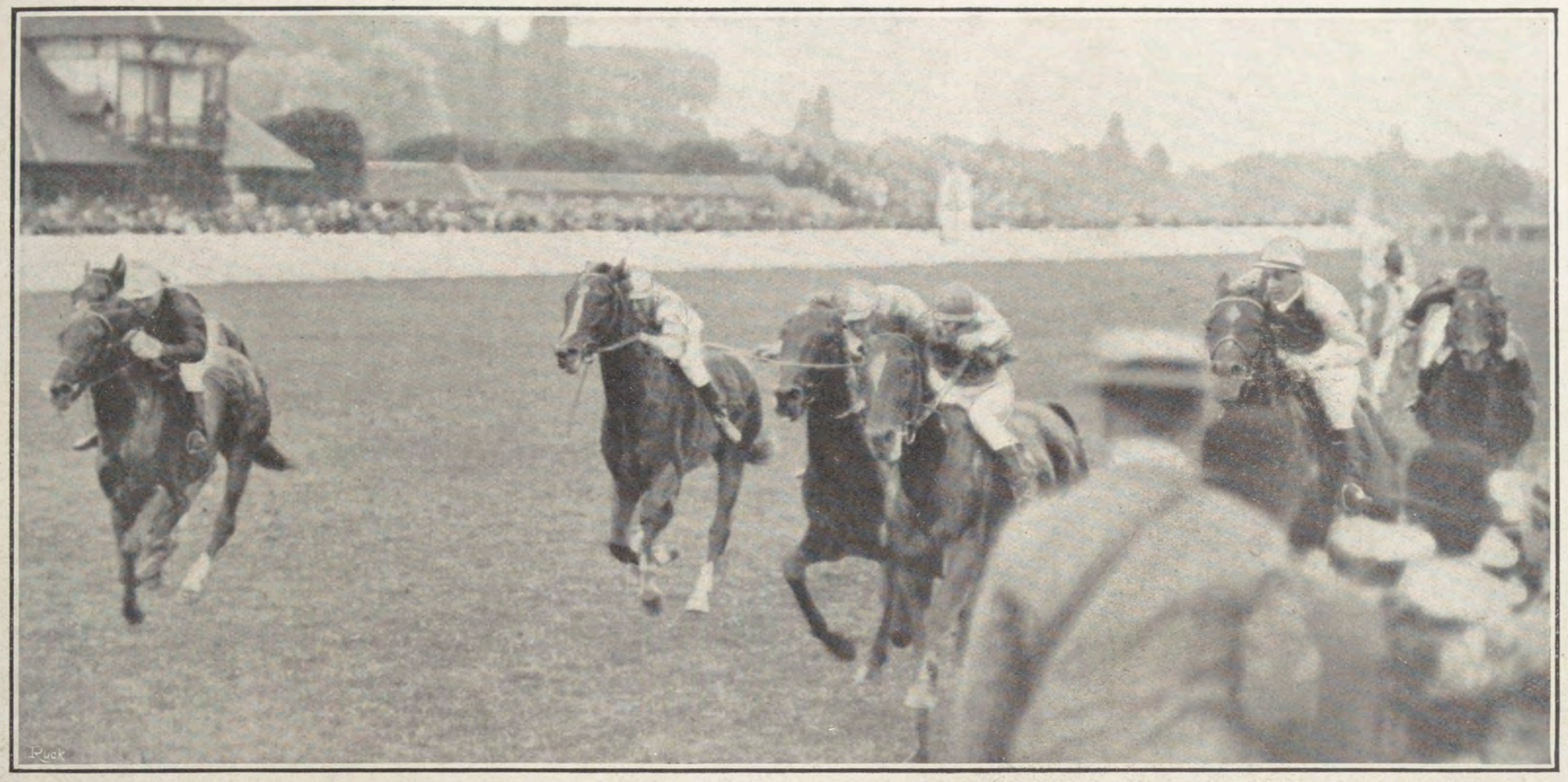
DIMANCHE 31 JUILLET. — Parc des Princes. — *Prix Zimmermann* (2 000 mètres derrière triplettes) : 1. Paul Didier, en 2 m. 52 s. 3/5 ; 2. Darragon, à 5 mètres. — *Prix des Abonnés :* 1. Dupuy ; 2. Rettich ; 3 Polledri. — *Course de machines multiples :* 1. Dupré-Devoissoux ; 2. Quaissard-Martin.

HIPPISME

JEUDI 28 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Jardy* (handicap 3.200 mètres (10.000 francs) : 1. Ravigote, à M. A. Veil-Picard (Rovella) ; 2. Agra ; 3. Santo-Remo — P. M. : gag. 115 fr. 50 ; pl. 39 fr. 50, 35 fr. 50, 34 fr. 50.

DIMANCHE 31 JUILLET. — Maisons-Laffitte. - *Prix Monarque* (2.000 mètres (40.000 francs) : 1. Marsa, à M. Ed. Blanc ; 2. Ramesseum ; 3. Cadet-Roussel III. — P. M. : gag. : 25 fr. 50 ; pl. 14 fr., 12 fr., 35 fr. — *Omnium de deux ans* (1.100 mètres 25.000 francs) : 1. Lord Burgovne, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Manfred ; 3. La Bohème II. — P. M. : gag. 25 fr. 50 ; pl. 14 fr., 12 fr. 35 fr. — *Prix Champaubert* (handicap 2.500 mètres 10.000 francs) : 1. Basse-Pointe, à M. E. de Saint-Alary (A. Woodland) ; 2. Dorna ; 3. Pernambouc. — P. M. : gag. 67 fr. ; pl. 26 fr. 105 fr., 36 fr. 50.

L'Omnium de Deux Ans ⌀ Le Prix Monarque



Cadet Roussel III Marsa Sablonnet Ramesseum Sifflet Saint-Just

Prix Monarque (2.000 mètres, 40.000 francs). Maisons-Laffitte, 31 juillet — 400 mètres de l'arrivée.

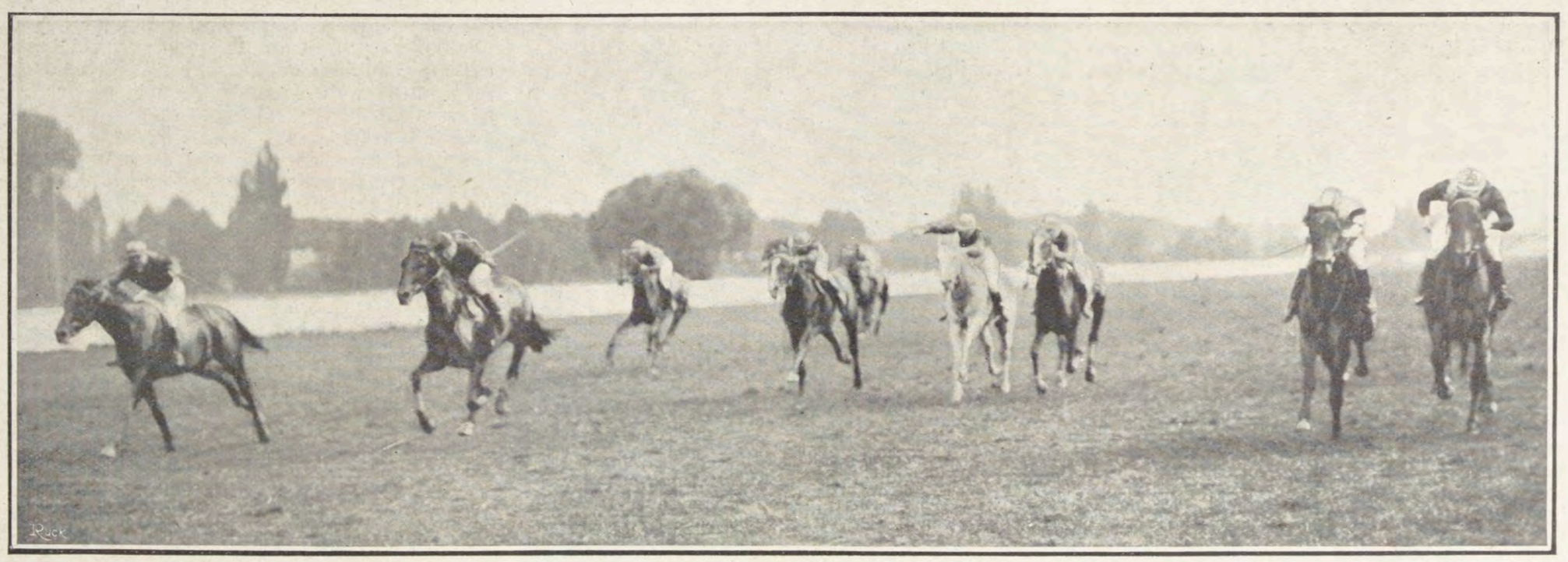
Sifflet, Saint-Just, Sablonnet, Ramesseum, Marsa et Cadet-Roussel III se sont élancés en tête. Au poteau des 1.800 mètres, Ramesseum, Sifflet et Saint-Just menaient devant Marsa, mais celle-ci fournissait son effort et entamait une belle lutte avec Ramesseum, dont elle triomphait d'une tête.

Cette fin de saison bien calme, sinon languissante, a jeté un dernier éclat, et un éclat très vif, avec l'Omnium de Deux Ans et le prix Monarque.

Dans l'Omnium, on attendait les trois deux ans en vedette : Lord Burgoyne, Manfred, Combourg; ce dernier malheureusement s'est abstenu. Mais la rencontre si impatiemment attendue des deux autres a donné plus encore qu'elle ne promettait. La course s'est dessinée entre eux dès l'intersection des pistes : Manfred, tout d'abord, a paru dominer son adversaire; Stern montait énergiquement Lord Burgoyne pour le maintenir à l'encolure de Manfred, qui allait encore librement. Mais la situation a changé au poteau ordinaire. La ténacité du fils de Persimmon a fini par mettre en péril le poulain de M. Vanderbilt et O'Neil a dû prendre à son tour la cravache. A cinquante mètres du but, Lord Burgoyne avait à peu près rejoint son rival et jusqu'au poteau le résultat de la lutte est resté indécis. C'est, en fin de compte, le représentant de M. Ed. Blanc qui l'a emporté d'une courte tête. Les deux cracks sont donc aussi près que possible l'un de l'autre.

Les courtes têtes sont quelquefois tenaces. Par une assez curieuse analogie, c'est encore un représentant de M. Edmond Blanc, Marsa, qui l'an dernier dans cette même course a battu, d'une tête également, un représentant de M. Vanderbilt, Ramesseum. Deux mois plus tard, dans le Critérium de Maisons gagné par Nuage, Marsa qui, cette fois, rendait deux livres à Ramesseum le précédait d'une encolure. En octobre, dans le Critérium International, on retrouve les deux adversaires à une tête, Marsa toujours gagnante et rendant sept livres. Dimanche dernier enfin, jour anniversaire de leur première rencontre, Marsa et Ramesseum se sont rencontrés une quatrième fois, dans le prix Monarque, à sept livres, exactement comme dans le Critérium International, et une fois de plus Marsa a gagné, toujours d'une tête. Cette simple tête qui se retrouve à chaque occasion atteste, de la part de la pouliche, une supériorité vraiment sérieuse. Autre concordance : Ramesseum et Sifflet ont fini très près l'un de l'autre dans le prix Monarque, comme dans la Poule d'Essai, mais dans l'ordre inverse, Sifflet rendant cette fois quatre livres. Sablonnet ne s'est pas accommodé du parcours en ligne droite : c'est du moins l'explication la plus plausible de sa défaite. Cadet Roussel III, par contre, y a remarquablement couru.

Stuart.

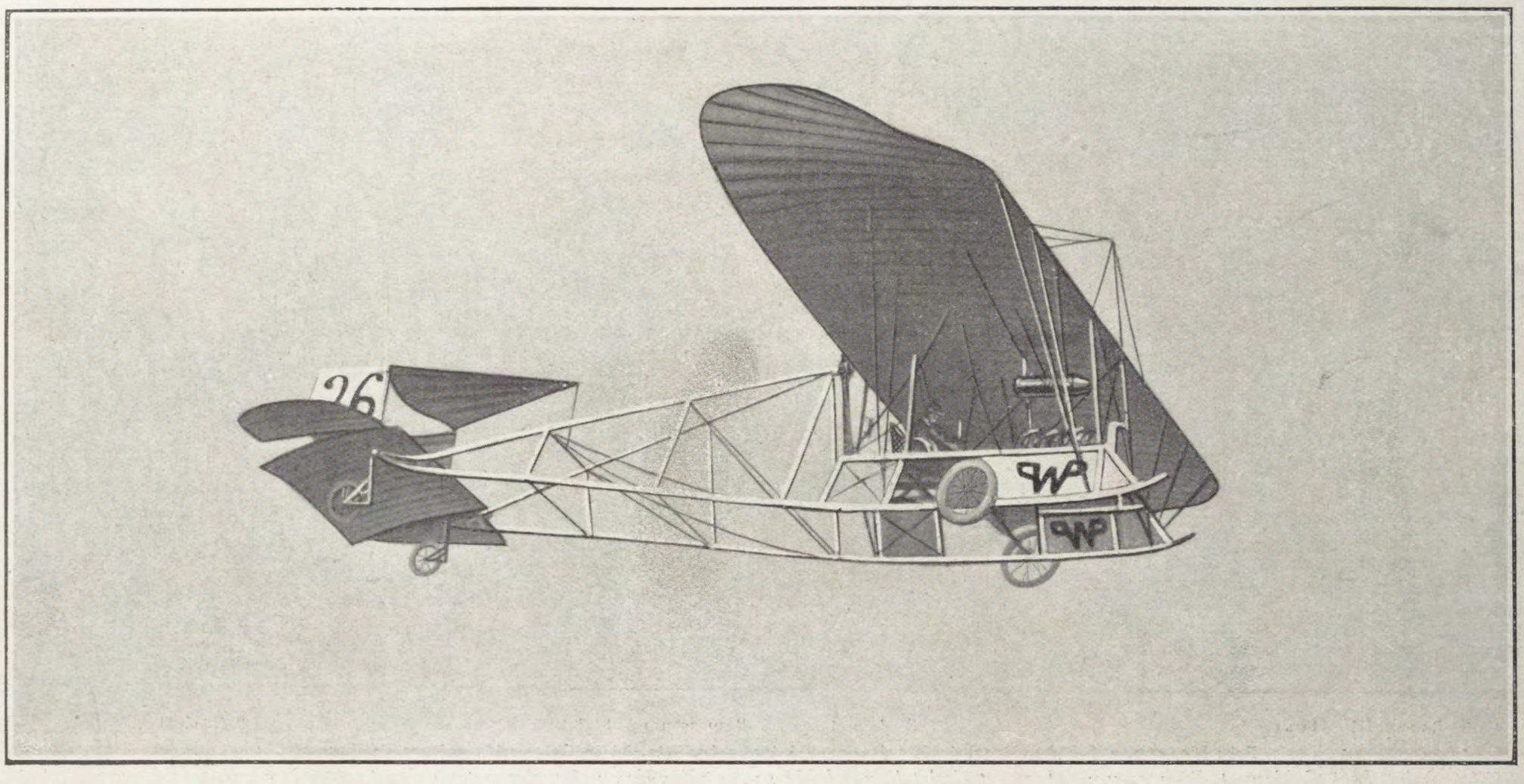


L'Omnium de Deux Ans (1.100 mètres, 25.000 francs). Maisons-Laffitte, 31 juillet — Avant l'intersection des pistes.

La rencontre entre Lord Burgoyne et Manfred a été très intéressante; malgré l'absence de Combourg. La course s'est dessinée dès l'intersection des pistes, où Manfred et Lord Burgoyne dominaient manifestement le lot des concurrents; les deux chevaux luttaient botte à botte jusqu'au poteau, où Stern réussissait à faire triompher Lord Burgoyne d'une courte tête.

"L'AUTOPLAN" OU LA VOITURE DE L'AIR

Alors que la plupart des nouveaux aéroplanes ne sont que des imitations plus ou moins perfectionnées des appareils en vogue, il est intéressant de décrire l'original autoplan de de Pischof.



L'Autoplan de de Pischof en vol.

Il fut longuement admiré à Reims, mais son plus fameux exploit est le vol que réalisa de Pischof à Budapest par la grêle et la tempête, alors qu'aucun autre aviateur n'osait s'élever.

Bien qu'il semble difficile, à l'heure actuelle, de nous étonner en matière d'aviation, il convient de ne pas oublier que l'aéroplane, né d'hier, est encore très perfectible. C'est ce que s'est dit M. de Pischof, dont le nom nous est connu depuis les débuts de l'aviation pour l'avoir vu accolé, il n'y a pas encore bien longtemps, à celui de Kœchlin. De cette collaboration naquit un petit monoplan qui vola un des premiers.

De Pischof s'en fut ensuite travailler aux côtés de Blériot. Puis, nous le perdîmes de vue. Mais il ne restait pas inactif: il était en Autriche, à Vienne.

Voici ce qui s'était passé : de Pischof avait été engagé par la maison Werner et Pfleiderer, dont le siège est à Paris, 1 *bis*, boulevard Magenta, en qualité d'aviateur-ingénieur ; il était chargé de créer pour cette maison, qui lui offrait le concours de ses puissants moyens d'action, un type d'aéroplane digne de son renom en matière de mécanique de précision. Et c'est de là qu'est sorti, sans grand bruit, la vraie voiture de l'air, « l'Autoplan », qu'a imaginé de Pischof, qui fut le deuxième aviateur reconnu en Autriche, et qui se montra pour la première fois au public autrichien au meeting de Budapest, où il accomplit un exploit sensationnel, en partant en voyage par un temps épouvantable, à tel point que Paulhan resta à terre, pendant que de Pischof s'élevait devant un public terrifié par la témérité de ce jeune homme d'apparence si timide. Et de Pischof alla atterrir à Labattlan, renonçant, après 43 minutes, à voir ses ailes fusillées par une mitraille de grêle invraisemblable.

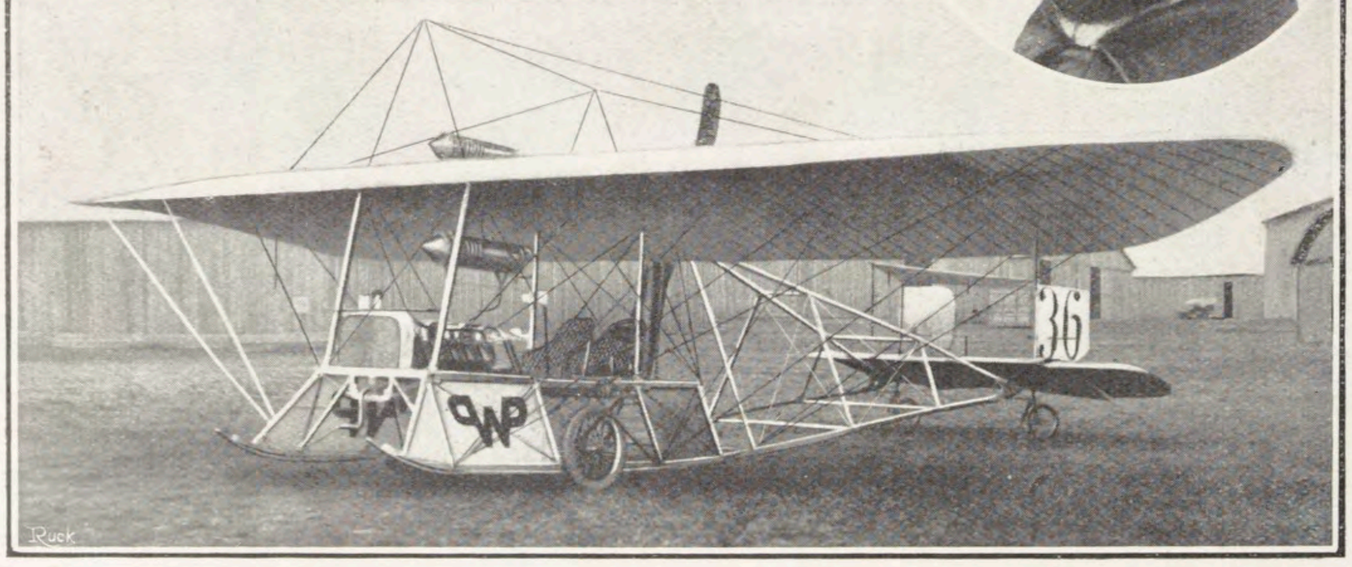
Ceux, et ils sont encore nombreux, qui n'ont pas vu voler l'Autoplan, se rendront facilement compte de la beauté de sa conception en regardant la photographie que nous publions aujourd'hui de cet appareil en action. Nous ne croyons pas qu'il en soit un d'une ligne plus jolie, mais il n'en est certainement pas de plus pratique avec ses deux sièges placés côte à côte qui permettent, au point de vue militaire notamment, de se défendre ou d'attaquer à droite comme à gauche, chose qu'aucun biplan et encore moins aucun monoplan ne permet à l'heure actuelle.

L'Autoplan a 9 mètres de long, 11 mètres d'envergure et sa surface portante est de 27 mètres carrés, y compris l'équilibreur. Son poids est de 360 kilog. Il est à noter que l'aile principale comme celle de la queue sont très facilement démontables. Au-dessus de la surface arrière se trouvent deux gouvernails verticaux d'une action extrêmement efficace, parce qu'ils se trouvent directement dans le courant de l'hélice. On remarquera que l aile principale, qui se gauchit en totalité, est relevée à ses extrémités. Cette disposition du plan principal donne à l'appareil une stabilité considérable et l'aide à se redresser dans le sens latéral, de façon presque naturelle, en s'appuyant sur l'air qui le soutient.

Une des grandes améliorations de ce monoplan, la principale peut-être, est la disposition de son hélice derrière le plan de l'aile principale. On sait en effet que dans les autres types de monoplans, l'hélice se casse souvent après un atterrissage un peu brusque et qu'elle envoie généreusement, pendant la marche, du vent et de l'huile sur le pilote, et qu'elle travaille mal en soufflant sur les résistances nuisibles qui se trouvent directement derrière elle.

Quant au châssis, c'est bien simple: c'est une très légère et confortable carrosserie à deux baquets, telle une automobile.

Victor Lefèvre.



L'appareil à terre.

L'autoplan a 9 mètres de long, 11 mètres d'envergure, sa surface portante est de 27 mètres carrés. Son poids est de 360 kilog. En haut, M. de Pischof.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.